
BACHELORARBEIT

Frau
Tanja Stephanie Winkler

**Kreuzfahrttourismus im Span-
nungsfeld zwischen ökonomi-
schem Ertrag und
Nachhaltigkeit in den touristi-
schen Zielgebieten –
Eine explorative Studie
anhand des Beispiels Venedig**

BACHELORARBEIT

Kreuzfahrttourismus im Spannungsfeld zwischen ökonomischem Ertrag und Nachhaltigkeit in den touristischen Zielgebieten – Eine explorative Studie anhand des Beispiels Venedig

Autorin:

Frau Tanja Stephanie Winkler

Studiengang:

Business Management

Seminargruppe:

BM12wT3-B

Erstprüfer:

Hr. Prof. Heinrich Wiedemann

Zweitprüfer:

Hr. Christian Meier

BACHELOR THESIS

Cruise tourism set upon conflicting prospective of economic yield and sustainability in destinations – an explorative study on the basis of Venice

author:

Ms. Tanja Stephanie Winkler

course of studies:

Business Management

seminar group:

BM12wT3-B

first examiner:

Mr. Prof. Heinrich Wiedemann

second examiner:

Mr. Christian Meier

Bibliografische Angaben

Winkler, Tanja Stephanie:

Kreuzfahrttourismus im Spannungsfeld zwischen ökonomischem Ertrag und Nachhaltigkeit in den touristischen Zielgebieten – Eine explorative Studie anhand des Beispiels Venedig

Cruise tourism set upon conflicting prospective of economic yield and sustainability in destinations – an explorative study on the basis of Venice

55 Seiten, Hochschule Mittweida, University of Applied Sciences,
Fakultät Medien, Bachelorarbeit, 2015

Abstract

Intention der Arbeit ist es, das Spannungsfeld zwischen Nachhaltigkeit und ökonomischem Ertrag, in welchem sich der Kreuzfahrttourismus mit seinem Element Landgang bewegt, zu untersuchen und kritisch zu analysieren. Im Fokus des Forschungsinteresses steht dabei die Frage, wie stark die Stadt Venedig von der Entwicklung und den Auswirkungen des Kreuzfahrttourismus betroffen ist und ob nachhaltiger Kreuzfahrttourismus im Zielgebiet stattfindet oder ökonomischer Profit im Vordergrund steht. Dies wird anhand der Analyse der aktuellen Ist-Situation der Stadt und der positiven und negativen Effekte des Kreuzfahrttourismus in Venedig herausgearbeitet. Kritisch bewertet werden soll die Situation auch aus ökologischer und soziokultureller Sicht, die – wie die ökonomische Sicht – ebenfalls einen Teil des tourismuspolitischen Dreiklangs der Nachhaltigkeit darstellen. Der Kreuzfahrttourismus wird zudem im Spannungsfeld der Nachhaltigkeitsbereiche untersucht und Indikatoren für einen nachhaltigen Landgang im Zielgebiet erarbeitet. Zusätzlich wird der Kreuzfahrttourismus in Venedig durch eine SWOT-Analyse geprüft, bewertet und die erarbeiteten Indikatoren auf die Stadt angewendet. Anschließend werden bisher bestehende Lösungsvorschläge betrachtet und nach weiteren allgemeinen Implikationen und Maßgaben gesucht, die sich vor allem mit dem tourismuspolitischen Dreiklang der Nachhaltigkeit vereinbaren lassen. Die Arbeit zeigt, dass ein deutliches Spannungsfeld erkennbar ist, welches stark zugunsten des ökonomischen Ertrags ausgebildet ist. Die Frage der Nachhaltigkeit bezüglich des Kreuzfahrttourismus steht derzeit im Hintergrund. Die Stadt Venedig könnte sich zum Vorreiter für nachhaltigen Kreuzfahrttourismus entwickeln, sofern sie in Zukunft versucht, nachhaltige Tourismuskonzepte langfristig umzusetzen. Hierfür ist es aber nötig, dass die Verantwortlichen ihre derzeitige Politik überdenken und nicht mehr so handeln, dass nur der ökonomische Ertrag im Vordergrund steht, sondern der Erhalt der Lagunenstadt.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	V
Abkürzungsverzeichnis	VII
Abbildungsverzeichnis	IX
Tabellenverzeichnis.....	X
1 Einleitung	1
1.1 Zielsetzung der Arbeit	2
1.2 Aufbau der Arbeit	3
2 Theoretische Grundlagen.....	4
2.1 Tourismus	4
2.1.1 Definition.....	4
2.1.2 Tourismuswissenschaftliche Einordnung des Themas	5
2.2 Kreuzfahrttourismus.....	6
2.2.1 Definition.....	7
2.2.2 Historische Entwicklung der Kreuzfahrt.....	8
2.2.3 Skizzierung der Branche.....	10
2.2.4 Typologien von Kreuzfahrten	12
2.2.5 Tourismuswissenschaftliche Einordnung des Themas	15
2.3 Kreuzfahrttourismus und Nachhaltigkeit.....	17
2.3.1 Das Modell des tourismuspolitischen Dreiklangs der Nachhaltigkeit	17
2.3.2 Kreuzfahrttourismus im Spannungsfeld der Nachhaltigkeitsbereiche.....	20
2.3.3 Indikatoren für einen nachhaltigen Landgang im Zielgebiet	24
3 Kreuzfahrttourismus im Zielgebiet Venedig	27
3.1 Geschichte und Entwicklung der Stadt.....	27
3.2 Beschreibung des Status Quo	28
3.2.1 Allgemeine touristische Situation	28
3.2.2 Kreuzfahrttourismus und das Element „Landgang“	34
3.3 Analyse und Bewertung der Situation in Venedig	36
3.3.1 Positive Effekte des Kreuzfahrttourismus.....	36
3.3.2 Negative Effekte des Kreuzfahrttourismus	37
3.4 SWOT-Analyse des Kreuzfahrttourismus im Zielgebiet Venedig	40

4	Kreuzfahrttourismus in Venedig im Spannungsfeld der Nachhaltigkeitsbereiche	43
4.1	Vergleich des Soll- und Ist-Zustands.....	43
4.2	Anwendung der Nachhaltigkeitsindikatoren auf das Zielgebiet Venedig....	45
4.3	Mögliche Lösungsansätze für nachhaltigen Kreuzfahrttourismus im Zielgebiet Venedig	47
4.3.1	Bau eines neuen Kreuzfahrt-Terminals	47
4.3.2	Schaffung einer Alternativroute	48
4.3.3	Durchfahrtsverbot für große Schiffe.....	48
5	Allgemeine Implikationen und Maßgaben für nachhaltigen Kreuzfahrttourismus	50
6	Schlussbetrachtung und Ausblick.....	53
	Literaturverzeichnis.....	XI
	Anlagen	XX
	Eigenständigkeitserklärung	XXVII

Abkürzungsverzeichnis

Abb. – Abbildung

BRZ – Bruttoraumzahl

bzgl. – bezüglich

bzw. – beziehungsweise

CCL – Carnival Cruise Lines

CLIA – Cruise Lines International Association

DRV – Deutscher Reiseverband

etc. – etcetera

EU – Europäische Union

e.V. – eingetragener Verein

f. – folgende

FAZ – Frankfurter Allgemeine Zeitung

ff. – fortfolgende

HAPAG – Hamburg Amerikanische Paket Aktiengesellschaft

Hrsg. – Herausgeber

KdF – Kraft durch Freude

Ltd. – Limited

Mio. – Million(en)

Mrd. – Milliarde(n)

MOSE – module sperimentale elettromeccanico = experimentelles, elektromechanisches Modul

MSC – Mediterranean Shipping Company

NABU – Naturschutzbund Deutschland

NCL – Norwegian Cruise Line

NDL – Norddeutscher Lloyd

o.g. – oben genannt

o.J. – ohne Jahr

o.V. – ohne Verfasser

PKW – Personenkraftwagen

plc. – public limited company

RCL – Royal Caribbean Line

sog. – sogenannt

u.a. – und andere

UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization = Organisation der Vereinten Nationen für Erziehung, Wissenschaft und Kultur

UNWTO – United World Tourism Organization = Welttourismusorganisation

WDR – Westdeutscher Rundfunk

ZDF – Zweites Deutsches Fernsehen

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Wichtigste Quellmärkte der weltweiten Kreuzfahrtindustrie	11
Abbildung 2: Kreuzfahrtformen.....	14
Abbildung 3: Tourismuspolitischer Dreiklang der Nachhaltigkeit.....	18
Abbildung 4: Ziele einer nachhaltigen Tourismusentwicklung.....	19
Abbildung 5: Vergleich der Größenverhältnisse der heutigen Kreuzfahrtschiffe	XXI
Abbildung 6: Das MOSE-Modul	XXII
Abbildung 7: Anbringungsorte MOSE-Modul	XXII
Abbildung 8: Anlegestellen im Hafen von Venedig	XXIII
Abbildung 9: Aktuelle Route der Passagierschiffe	XXIII
Abbildung 10: Hafen Venedig aus Vogelperspektive inkl. eingezeichneter Route der Schiffe.....	XXIV
Abbildung 11: Ausfahrt eines Kreuzfahrtschiffes aus dem Hafen von Venedig – Vergleich der Größenverhältnisse	XXIV
Abbildung 12: Zukünftiger Terminal-Neubau "Venis Cruise 2.0"	XXV
Abbildung 13: Zukünftiger Terminal-Neubau "Venis Cruise 2.0" - Anlegestellen.....	XXV
Abbildung 14: Zukünftiger Terminal-Neubau "Venis Cruise 2.0" - Ablegestelle Transportboote	XXVI
Abbildung 15: Neue, geplante Anfahrtsroute für Kreuzfahrtschiffe	XXVI

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: SWOT-Analyse des Kreuzfahrttourismus im Zielgebiet Venedig	41
Tabelle 2: Kreuzfahrtkonzerne inkl. zugehöriger Marken und Marktanteil	XX
Tabelle 3: Anzahl der Schiffe und deren Passagierkapazität	XX

1 Einleitung

Wenn du ein Schiff bauen willst, dann trommle nicht Männer zusammen, um Holz zu beschaffen, Aufgaben zu vergeben und die Arbeit einzuteilen, sondern lehre die Männer die Sehnsucht nach dem weiten, endlosen Meer. (A. de Saint-Exupéry, 1948)¹

Die Sehnsucht nach dem endlosen Meer ist bei Urlaubern weiterhin ungebrochen. Im Jahr 2014 entschieden sich geschätzte 21 Millionen Menschen weltweit dafür, die schönsten Tage des Jahres auf einem Schiff zu verbringen. Die Investitionen der weltweiten Kreuzfahrtindustrie betrugen im Jahr 2013/14 7,2 Milliarden Dollar, für die Jahre 2015 bis 2018 sind zudem weitere 20 Kreuzfahrtriesen in Bau.² Trotz des anhaltenden Booms der Kreuzfahrtbranche werden die Diskussionen über die Schattenseiten heftiger. Oft rückt hierbei auch das Schlagwort Nachhaltigkeit in den Fokus des öffentlichen Interesses. Wie die Schiffe, so wächst auch die Umweltbelastung durch Abfälle und Abgase, die durch sie produziert werden. Heutzutage stößt ein modernes Kreuzfahrtschiff täglich 5.250 Kilogramm Stickoxide, 7.500 Kilogramm Schwefeldioxide und 450 Kilogramm Rußpartikel aus.³ Auf einer Reise bläst ein Kreuzfahrtschiff so viele Schadstoffe in die Luft wie fünf Millionen PKWs auf gleicher Strecke.⁴ Speziell in einer Hafenstadt sind die negativen Folgen, die die Kreuzfahrtschiffe mit sich bringen, besonders stark zu spüren. Die Lagunenstadt Venedig ist in den letzten Jahren in die Top Drei der beliebtesten Häfen der Mittelmeerregion aufgestiegen.⁵ Die bei Touristen äußerst beliebte Stadt an der Adria hat mit ihren über 20 Millionen Gästen jährlich ihr Kapazitätslimit nahezu erreicht, muss nun jedoch zusätzlich den Zulauf von Kreuzfahrttouristen bewältigen, die zusammen mit den Tagestouristen beinahe 75% der Gäste ausmachen.⁶ Diese Entwicklung bringt der Stadt zwar wichtige Einnahmen und kurbelt die hiesige Wirtschaft an, birgt aber auch Gefahren für das sensible Ökosystem in und um die Lagune. Auch das Hochwasserproblem verstärkt sich von Jahr zu Jahr. Forscher rechnen damit, dass Venedig bereits in 50 Jahren jeden dritten Tag mit Hochwasser zu kämpfen haben werde.⁷

¹ De Saint-Exupéry, Antoine (1948): Die Stadt in der Wüste (Citadelle), Frankreich, Abschnitt 139

² CLIA: <http://www.cruising.org/sites/default/files/pressroom/Infographic.pdf>, Zugriff vom 01.04.15

³ NABU: <http://www.nabu.de/themen/verkehr/schiffahrt/mirstinkts/16042.html>, Zugriff vom 01.04.15

⁴ Focus: http://www.focus.de/reisen/kreuzfahrt/tourismus-umweltschutz-bei-kreuzfahrten-reedereien-geloben-besserung_aid_726845.html, Zugriff vom 01.04.15

⁵ CLIA: <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/276191/umfrage/passagieraufkommen-der-wichtigsten-kreuzfahrthaefen-im-mittelmeer/>, Zugriff vom 01.04.15

⁶ Vgl. Machatschek (2014): Venedig, Erlangen, S.18

⁷ WDR: <http://www.planet-wissen.de/laender/leute/italien/venedig/hochwasser.jsp>, Zugriff vom 01.04.15

1.1 Zielsetzung der Arbeit

Ziel der folgenden Arbeit soll es sein, das genannte Spannungsfeld zu analysieren und kritisch zu bewerten. Sowohl für die Zukunft der Stadt Venedig, als auch für die der Kreuzfahrtbranche ist die Frage, an welcher Position im Spannungsfeld zwischen ökonomischem Ertrag und Nachhaltigkeit sich der Kreuzfahrttourismus mit seinem Element Landgang – und hier im speziellen der der Stadt Venedig – bewegt, von großer Bedeutung. Venedig hat sich in den vergangenen Jahren zu einem der wichtigsten Häfen im Mittelmeer entwickelt und muss teilweise bis zu zwölf Schiffe täglich bewältigen. Diese bringen auf einen Schlag bis zu 20.000 Touristen in die Stadt, die dadurch oft kurz vor dem Kollaps steht. Auf soziokultureller und ökonomischer Ebene ist die aktuelle Situation ebenso kritisch zu bewerten wie aus ökologischer Sicht. Die Belastung der Stadt und der Umwelt, die mit dem Kreuzfahrttourismus einhergeht, betrifft dabei weniger die Touristen, sondern besonders die Einwohner. Die starke Verdrängung des Wassers in den Kanälen kann sich zu einem noch schwerwiegenden Problem entwickeln, da durch die tieferen Kanäle, die für die immer größeren Schiffe notwendig werden, bei Flut noch mehr Meerwasser in die Stadt geschwemmt wird. Dies führt zu einem schnelleren Anstieg des Meeresspiegels und somit zu einer noch größeren Hochwassergefahr. Geplante Entwicklungen, wie etwa ein Verbot für Schiffe mit einer bestimmten Größe und einem bestimmten Gewicht könnten sich ebenso negativ für die Stadt auswirken, da befürchtet werden kann, dass Venedig dadurch finanzielle Einbußen in Millionenhöhe und erhebliche Arbeitsplatzverluste drohen. Andererseits würde dies aber auch zu einer Entlastung der stets von Touristen überbevölkerten Stadt führen. Dadurch hätte die Lagune die Möglichkeit, sich vom Raubbau, der jahrelang durch menschliche Eingriffe mit ihr getrieben wurde, zu erholen und ihr ökologisches Gleichgewicht wiederherzustellen. Dieser Widerspruch soll in der Arbeit näher beleuchtet werden. Dafür werden bereits existierende Probleme aufgenommen und positive sowie negative Effekte des Kreuzfahrttourismus im Zielgebiet aufgezeigt. Zusätzlich werden bisher bestehende Lösungsvorschläge betrachtet und nach weiteren allgemeinen Implikationen und Maßgaben gesucht, die sich vor allem mit dem tourismuspolitischen Dreiklang der Nachhaltigkeit vereinbaren lassen sollen und somit einen nachhaltigen Landgang in verschiedenen Zielgebieten möglich machen können. Gegenüber bisherigen Veröffentlichungen auf dem Gebiet werden in der vorliegenden Arbeit die jüngsten Verbote berücksichtigt, die die Situation in Venedig betreffen, da das Thema besonders nach der Havarie der Costa Concordia im Jahr 2012 wieder bewusst in den Fokus der Öffentlichkeit geraten ist. Abschließend soll die Fragestellung sinnvoll und mit aussagekräftigen Argumenten beantwortet werden: Ist ein nachhaltiger Kreuzfahrttourismus in der Destination Venedig überhaupt möglich und wie kann dieser in Zukunft aussehen?

1.2 Aufbau der Arbeit

Um die Forschungsfrage zu beantworten, wurde zunächst eine umfassende Literaturrecherche durchgeführt. Der Arbeit liegen ebenfalls aktuelle Internetquellen und Studien zu Grunde, sowie ein Dokumentarfilm des Regisseurs Andreas Pichler aus dem Jahr 2012. Außerdem fließen persönliche Erfahrungen der Autorin von mehreren Kreuzfahrten und einem Besuch in Venedig ein. Die Arbeit gliedert sich in sechs Teilbereiche. Zunächst soll der aktuelle Forschungsstand zum Begriff Tourismus analysiert werden. Es wird auf die Definition des Begriffs Tourismus eingegangen und wie sich die Fragestellung tourismuswissenschaftlich einordnen lässt. Weiterhin wird in Kapitel 2.2 erläutert, wie sich der Begriff Kreuzfahrttourismus definieren lässt und wie sich die heute bekannte Kreuzfahrt entwickelt hat. Auch sollen die Branche und die Arten von Kreuzfahrten kurz dargestellt werden. Ebenso erfolgt abermals eine tourismuswissenschaftliche Einordnung. Im Fortlauf wird dann auf das Modell des tourismuspolitischen Dreiklangs der Nachhaltigkeit eingegangen, welchem im Verlauf der Arbeit noch eine große Bedeutung zukommen wird. Zusätzlich soll speziell der Kreuzfahrttourismus im Spannungsfeld der Nachhaltigkeitsbereiche analysiert werden und daraus Indikatoren für einen nachhaltigen Landgang im Zielgebiet abgeleitet werden, welche nachfolgend auf die Stadt Venedig übertragen werden. Kapitel 3 widmet sich dem Kreuzfahrttourismus im Zielgebiet Venedig, der Geschichte und Entwicklung der Stadt und deren aktuellem Ist-Zustand. Nachdem zuerst auf die allgemeine touristische Situation eingegangen wird, soll dann ein Augenmerk auf den Kreuzfahrttourismus und das Element „Landgang“ gelegt werden. Teil dieses Kapitels soll außerdem die Frage sein, welche positiven und negativen Effekte der Kreuzfahrttourismus in Venedig mit sich bringt. Nachfolgend erfolgt eine ausführliche SWOT-Analyse der Situation in der Lagenstadt, ebenfalls bezogen auf den Kreuzfahrttourismus. Es werden Stärken und Schwächen des Kreuzfahrttourismus in der Stadt dargestellt und daraus Chancen und Risiken abgeleitet. In Kapitel 4 werden dann die zuvor entworfenen Nachhaltigkeitsindikatoren auf Venedig angewendet. Es erfolgt ein Vergleich der Soll- mit der Ist-Situation, bevor nachfolgend die daraus gewonnenen Ergebnisse dargestellt werden. Mögliche Lösungsansätze für einen nachhaltigen Kreuzfahrttourismus sollen ebenfalls Teil dieses Kapitels werden. Kapitel 5 fasst dann abermals allgemeine Implikationen und Maßgaben für einen nachhaltigen Kreuzfahrttourismus zusammen, die sich auch auf andere Destinationen mit ähnlichen Voraussetzungen wie Venedig übertragen lassen können. Abschließend folgt die Schlussbetrachtung inklusive Beantwortung der Fragestellung und einem Ausblick in die Zukunft. Während der gesamten Arbeit unterstützen Tabellen und Abbildungen die Aussagekraft der Argumente.

2 Theoretische Grundlagen

Zu Beginn der vorliegenden Arbeit sollen zunächst die theoretischen Grundlagen dargestellt werden. Hierfür werden die Begriffe Tourismus und Kreuzfahrttourismus definiert und tourismuswissenschaftlich eingeordnet. Zusätzlich wird auf die historische Entwicklung der Kreuzfahrt und die Branche eingegangen.

2.1 Tourismus

Der Begriff „Tourismus“ weckt Emotionen und vielfältige Assoziationen. Viele Menschen verbinden damit die „schönsten Wochen des Jahres“ oder eine „Form des Glücks“. Laut Reinhardt steht der Tourismus an erster Stelle der Konsumprioritäten – noch vor Wohnen, Essen & Trinken oder Kleidung.⁸ In Deutschland sind knapp 7% aller Beschäftigten im Tourismuszweig tätig, knapp 10% der gesamten Bruttowertschöpfung der deutschen Volkswirtschaft werden im Tourismus erwirtschaftet.⁹ Aufgrund ihrer großen Bedeutung wird die Freizeit- und Tourismusbranche deshalb auch gerne als „Leitökonomie der Zukunft“ bezeichnet.¹⁰ Im Jahr 1950 lag die Zahl der internationalen Touristenankünfte bei 25 Millionen weltweit, das Jahr 2013 zählte bereits mehr als eine Milliarde Ankünfte.¹¹ Zu Beginn des 21. Jahrhunderts wird der internationale Tourismus als ein globales Massenphänomen angesehen, das voller Widersprüche steckt – von individueller Freude über wirtschaftliche Interessen bis hin zur Zerstörung der eigenen Ressourcen.¹²

2.1.1 Definition

Für den Fortlauf der Arbeit wird an dieser Stelle zunächst der Begriff Tourismus definiert. Als grundlegende Tourismusdefinition gilt heute die Abgrenzung der UNWTO (United World Tourism Organization) von 1993. Nach dieser Definition bezeichnet der Begriff Tourismus die Aktivitäten von Personen, die sich an Orte außerhalb ihrer gewohnten Umgebung begeben und sich dort nicht länger als ein Jahr zu Freizeit-, Ge-

⁸ Vgl. Reinhardt 2012, zit. nach Steinecke (2014): Internationaler Tourismus, Konstanz und München, S.17

⁹ DRV: http://www.drv.de/fileadmin/user_upload/Fachbereiche/Statistik_und_Marktforschung/Fakten_und_Zahlen/15-03-03_Fakten_und_Zahlen_2014.pdf, Zugriff vom 02.04.15

¹⁰ Vgl. Opaschowski/Pries/Reinhardt 2006, zit. nach Steinecke, 2014, S.17

¹¹ Vgl. Suchanek 2002, zit. nach Steinecke, 2014, S.18f.

¹² Vgl. Steinecke, 2014, S.17ff.

schäfts- und anderen Zwecken aufhalten, wobei der Hauptreisezweck ein anderer ist als die Ausübung einer Tätigkeit, die vom besuchten Ort aus vergütet wird.¹³

Als zentrales Element des Tourismus wird die Reise verstanden. Dabei unterscheiden sich touristische Reisen von anderen Formen der Ortsveränderungen hinsichtlich des Reiseziels (Ort), der Reisedauer (Zeit), sowie der Reisemotivation (Anlass der Reise). Diese drei Elemente werden auch als „konstitutive Elemente des Tourismus“ bezeichnet.¹⁴ Der Ortswechsel erfolgt mit verschiedenen Transportmitteln, der vorübergehende Aufenthalt findet in der Regel in einem Hotel oder in der Parahotellerie statt und hat die Absicht, nach Stunden, Tagen oder auch Wochen zu enden. Die Reisemotivation beschäftigt sich mit der Frage, warum gereist wird. Tourismus umfasst somit immer die Urlaubsreise, wogegen Geschäftsreisen nicht immer dem Tourismus zugerechnet, sondern zum touristischen Randbereich gezählt werden, da sich Durchführung, Anlass und Ziel der Reisen deutlich unterscheiden.¹⁵

2.1.2 Tourismuswissenschaftliche Einordnung des Themas

Um die Fragestellung bearbeiten zu können, soll sie neben einer korrekten Definition auch in das tourismuswissenschaftliche Feld eingeordnet werden. Im vorliegenden Fall bewegt sich die Fragestellung sowohl im Bereich der Reiseveranstaltung, als auch im Bereich des Destinationsmanagements. Die Tourismuspolitik und hier im Besonderen der Bereich Nachhaltigkeit bilden ebenfalls einen Teil der Fragestellung.

Den Reiseveranstaltern kommt in der Tourismusindustrie eine zentrale Bedeutung zu, denn sie kombinieren verschiedene Teilleistungen von Leistungsträgern zu neuen Produkten und bieten diese unter eigenem Namen und auf eigenes Risiko an. In der Regel handelt es sich bei diesen Angeboten um die touristische Angebotsform der Pauschalreise.¹⁶ Bei dieser werden von den Veranstaltern Pakete zusammengestellt, bei denen größere Gruppen von Reisenden zum gleichen Termin die gleiche Reise wahrnehmen, z.B. den Charterflug in das gleiche Zielgebiet. Die Teilleistungen einer Pauschalreise bestehen hierbei meist aus Transport, Übernachtung, Verpflegung, Reisebetreuung und Animation, Versicherungsleistungen und teilweise sportlichen oder kulturellen Leis-

¹³ Vgl. Freyer (2011): Tourismus. Einführung in die Fremdenverkehrsökonomie, München 2011, S.2

¹⁴ Vgl. Freyer, 2011, S.2

¹⁵ Vgl. Freyer, 2011, S.2ff.

¹⁶ Vgl. Freyer, 2011, S.209

tungen.¹⁷ All diese Teilleistungen finden sich auch in der Gesamtleistung Kreuzfahrt wieder.

Des Weiteren ist zu erwähnen, dass sich die Forschungsfrage auch im Bereich Destinationsmanagement bewegt. Als touristische Destination wird eine geographische, landschaftliche, sozio-kulturelle oder organisatorische Einheit mit ihren Attraktionen bezeichnet, für die sich Touristen interessieren.¹⁸ Das touristische Angebot einer Destination kann auch über die sog. „drei a’s“ dargestellt werden. Diese bestehen zum einen aus Attraktionen (*attractions*), die in ihrer Summe die Gesamtattraktivität einer Destination bestimmen. Zum anderen zählen hierzu auch Annehmlichkeiten (*amenities*), die Möglichkeiten der Übernachtung, Verpflegung und auch Freizeitgestaltung geben und An- und Abreisemöglichkeiten (*access*), die vor allem die Verkehrsinfrastruktur betreffen.¹⁹ Im vorliegenden Fall nimmt die Stadt Venedig die Rolle der Destination ein und es soll beleuchtet werden, wie sich die Situation im Zielgebiet verhält und welche Rolle das Element „Landgang“ spielt.

Besonderes Augenmerk soll auch auf das Thema Nachhaltigkeit im Zielgebiet gelegt werden, das einen Teilbereich der Tourismuspolitik darstellt. Diese soll die zielgerichtete Planung und Gestaltung der touristischen Zukunft durch verschiedene Träger gewährleisten.²⁰ Die daraus entstandenen ökonomischen, ökologischen und soziokulturellen Zielbereiche sind im vorliegenden Fall für die Stadt Venedig von besonderer Bedeutung. Aufgenommen werden soll ebenfalls eines der Spannungsfelder, in welchem sich die Tourismuspolitik oft bewegt, nämlich das zwischen dem ökonomischen Ertrag und der Nachhaltigkeit.

2.2 Kreuzfahrttourismus

Wie bereits in der Einleitung beschrieben, verzeichnen Kreuzfahrten seit Jahren stetige Zuwachsraten. Immer mehr Menschen entscheiden sich dafür, ihren Urlaub auf einem Kreuzfahrtschiff zu verbringen. Im Jahr 2013 haben 6,4 Mio. Menschen in Europa eine Reise auf See gemacht.²¹ Helge Grammerstorf, Direktor des internationalen Kreuzfahrtverbandes CLIA (Cruise Lines International Association) in Deutschland, äußert

¹⁷ Vgl. Freyer, 2011, S.211

¹⁸ Vgl. Freyer, 2011, S.258

¹⁹ Vgl. Freyer, 2011, S.263

²⁰ Vgl. Freyer, 2011, S.361

²¹ Stuttgarter Nachrichten: <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.kreuzfahrten-deutschland-steuert-an-die-spitze.761c7ef7-f972-4d48-8655-1243ade8c667.html>, Zugriff vom 05.04.15

sich zu dieser Entwicklung folgendermaßen: „Kreuzfahrten haben das Image verloren, elitär und teuer zu sein, sie sind inzwischen eine echte Alternative zu Pauschalreisen geworden. Das Hotel ist immer dabei, und für das Unterhaltungsprogramm an Bord muss man nicht extra zahlen.“²² Für das Jahr 2015 werden weltweit 23 Mio. Kreuzfahrturlauber vorhergesagt.²³ Um diese rasante Entwicklung nachvollziehen zu können, wird nachfolgend der Begriff Kreuzfahrt definiert und die historische Entwicklung der Kreuzfahrt skizziert, um dann auf die Branche selbst und die Typologien der Kreuzfahrt einzugehen. Anschließend wird das Phänomen Kreuzfahrt tourismuswissenschaftlich eingeordnet und zudem auf das Modell des tourismuspolitischen Dreiklangs der Nachhaltigkeit und das Spannungsfeld der Nachhaltigkeitsbereiche eingegangen, das nachfolgend eine zentrale Rolle einnehmen wird.

2.2.1 Definition

Zum besseren Verständnis soll zunächst der Begriff „Kreuzfahrt“ näher betrachtet und definiert werden. Hierzu existiert keine einheitliche Definition, doch nach Schäfer kann eine Kreuzfahrt „als eine mehrtätige Schiffsreise mit Hotelcharakter definiert [werden], bei welcher der Transport von Personen zwischen zwei oder mehreren Orten nicht im Mittelpunkt der Reise steht.“²⁴ Ganzheitlich betrachtet kann eine Kreuzfahrt als Form des seeseitigen Tourismus und Pauschalreise mit einer Mindestteilnehmerzahl betrachtet werden, die Verpflegung, Unterkunft, Animation, Entertainment und Nutzung fast aller Schiffseinrichtungen beinhaltet. Zudem definiert sich eine Kreuzfahrt auch durch eine im Voraus festgelegte Fahrtroute mit mindestens einem zusätzlichen Hafen zwischen Ein- und Ausstiegshafen und einer Übernachtung auf See. Das Schiff dient als Transportmittel, Hotel, Restaurant und Theater und wird in den Augen der Passagiere als eigenständige Urlaubsdestination angesehen.²⁵

²² Stuttgarter Nachrichten: <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.kreuzfahrten-deutschland-steuert-an-die-spitze.761c7ef7-f972-4d48-8655-1243ade8c667.html>, Zugriff vom 05.04.15

²³ CLIA: http://www.cruising.org/sites/default/files/pressroom/StateofCruiseIndustry_2015_Infographic.jpg, Zugriff vom 05.04.15

²⁴ Schäfer (1998): Kreuzfahrten – die touristische Eroberung der Ozeane, Nürnberg, zit. nach Schulz, Auer (2010): Kreuzfahrten und Schiffsverkehr im Tourismus, München, S.6

²⁵ Vgl. Schäfer, 1998, S.7

2.2.2 Historische Entwicklung der Kreuzfahrt

Um die gegenwärtigen Ereignisse und Entwicklungen der Kreuzfahrt zu verstehen, ist es von großer Bedeutung, die historischen Meilensteine der touristischen Schifffahrt zu betrachten. Die maritime Kreuzfahrt entwickelte sich im Spannungsfeld von traditioneller Seefahrt, Passagierschifffahrt und zunehmendem Tourismus. Die dort entstandenen Innovationen bestimmten den Erfolg der seetouristischen Produkte.²⁶ Die Anfänge der touristischen Schifffahrt beruhen auf zwei unabhängigen Entwicklungen, nämlich der Passagierschifffahrt mit ihrer Transportfunktion und deren Niedergang sowie der entstehenden touristischen Nachfrage aufgrund zunehmenden Wohlstands. Dadurch konnte sich die Kreuzfahrt zu einem massentouristischen Produkt entwickeln.²⁷ In diesem Abschnitt soll ein kurzer, historischer Überblick über die Entwicklung gegeben werden.

Seit Jahrtausenden wurden neben den Meer- und Seegewässern die großen Flüsse und Ströme zur Fracht- oder Personenbeförderung genutzt. Bereits die Ägypter befuhren ab 3100 v.Chr. die Küstengewässer ihrer Herrschaftsbereiche mit einfachen Nilbarken.²⁸ Durch die Entwicklung und den Einsatz der Dampfmaschine konnten die Schiffe kürzere Fahrzeiten und richtige Fahrpläne einhalten. Im Jahr 1819 segelte die „Savannah“, ein Zweimast-Segelschiff mit Dampfmaschine, als erstes durch den Atlantik und war mit 25 Tagen Reisedauer mindestens sieben Tage schneller als eine Fahrt nur unter Segeln. Erst nach der Etablierung der Eisenbahn jedoch konnten die Dampfer in der Mitte der 1830er Jahre die Segelschiffe ablösen. Im Jahr 1839 gründete Samuel Cunard die „British and North American Royal Mail Steam Packet Company“ und eröffnete damit den ersten überseeischen Dampferliniendienst von Halifax und Boston nach Liverpool.²⁹ Nach dessen Erfolg entstanden weitere Paketfahrtgesellschaften, unter anderem die „Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft“[sic!], auch bekannt als HAPAG. Im Laufe der Jahre wuchs HAPAG zur weltweit größten Reederei mit insgesamt 200 Schiffen an. Der Norddeutsche Lloyd (NDL) wurde 1857 zum ersten großen Konkurrenten für HAPAG.³⁰

Die erste „Vergnügungs- und Erholungsreise zur See“, wie die Kreuzfahrt damals genannt wurde, fand im Jahr 1875 durch Thomas Cook mit dem Dampfschiff „President

²⁶ Vgl. Opaschowski 1989, zit. nach Schulz, Auer, 2010, S.13

²⁷ Vgl. Schäfer, 1998, S.24

²⁸ Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.14ff.

²⁹ Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.14ff.

³⁰ Vgl. Pemsel 2002, zit. nach Schulz, Auer, 2010, S.22

Christi“ statt. Die Idee einer „Lustreise zur See“ entstand durch den damaligen Direktor der HAPAG, Albert Ballin. Die Reise wurde nicht unter dem Namen Kreuzfahrt ausgeschrieben, sondern als „Luxuriöse Orient-Exkursion“ verkauft und war sehr erfolgreich.³¹ Die HAPAG stieg damit zur weltweit bedeutendsten Kreuzfahrtreederei auf, deren Erfolg erst durch den Ersten Weltkrieg beendet wurde.³² Dass der Massentourismus auch im Bereich Kreuzfahrten erfolgreich sein kann, zeigte 1925 die kleine Reederei Hamburg-Süd mit den ersten „Low-Budget-Cruises“. Das Konzept der „Monteschiffe“ mit niedrigem Preis und legerer Atmosphäre wurde später von den Nationalsozialisten aufgegriffen. Durch die Freizeitorganisation „Kraft durch Freude“ (KdF) wurden schwach ausgelastete Schiffe gechartert, um das Konzept der „Ein-Klasse-Schiffe zum Einheitspreis“ zu verfolgen. In dieser Zeit entstanden die KdF-Schiffe „Wilhelm Gustloff“ und „Robert Ley“, die in fünf Jahren 750.000 Passagiere beförderten. Die Entwicklung zeigte, dass diese Art von Reise als massentouristisches Produkt durchführbar war und die Veranstalter auf genügend Nachfrage stießen.³³ In Deutschland begann jedoch erst nach dem Zweiten Weltkrieg der Neubeginn der Kreuzschiffahrt, im Jahr 1970 fusionierten die damals sehr erfolgreichen Konkurrenten HAPAG und NDL zu „Hapag-Lloyd“. Die Geburtsstunde der Clubschiffe schlug im Jahr 1972 durch Ted Arison, der die auch heute noch existierende Carnival Cruise Lines (CCL) gründete und mit seinem Geschäftsmodell, das aus günstigen Preisen und legerem Ambiente an Bord bestand, die Clubschiffe zum Erfolg führte.³⁴ Ein neues Zeitalter der Kreuzfahrt und somit den Massentourismus auf See läutete 1988 der erste Megaliner „Sovereign of the Seas“ der Royal Caribbean Cruise Line ein, welches bis dato das größte je gebaute Kreuzfahrtschiff war. Es verfügte über eine Passagierkapazität von 2.276 Personen und bildete als Schiffsgeneration der „Floating Holiday Resorts“ die Basis für das Geschäftsmodell der zeitgemäßen Kreuzfahrten.³⁵

In Deutschland startete die privatisierte Deutsche Seereederei in Rostock als erste mit dem Konzept der Clubkreuzfahrt und baute das Clubschiff „Aida“, welches im Jahr 1996 auf Jungfernfahrt ging. Nach Übernahme durch die Carnival Corporation wurde aus der Deutschen Seereederei die AIDA Cruises und das Schiff ist seit 2005 unter dem Namen „AIDAcara“ unterwegs.³⁶ Welche Marktteilnehmer heute die Branche be-

³¹ Vgl. Kludas 1987, zit. nach Schulz, Auer, 2010, S.28

³² Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.28f.

³³ Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.29ff.

³⁴ Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.29ff.

³⁵ Vgl. Ulrich 2007, zit. nach Schulz, Auer, 2010, S.32

³⁶ Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.32f.

herrschen und welche Typen von Kreuzfahrten heute unterschieden werden, wird im nachfolgenden Kapitel behandelt.

2.2.3 Skizzierung der Branche

Der Vorreiter für die Entwicklung der boomenden Kreuzfahrtbranche ist seit Jahren unangefochten der US-amerikanische Markt.³⁷ Ende des 20. Jahrhunderts begann in den USA die Fusion großer und kleinerer Reedereien. Zum bereits genannten Konzern Carnival Corporation gehörten inzwischen u.a. die Holland American Line, die Cunard Line und Costa Crociere. Mit der Übernahme der P&O Princess Cruises 2004 gelang der Carnival Corporation der Aufstieg zum größten Kreuzfahrtunternehmen der Welt. Die Fusionen in den 90er Jahren führten zu drei Mega-Konzernen: Carnival Corporation & plc. (CCL), Royal Caribbean Cruises Ltd. (RCL) und Star Cruises Group, zu der das Tochterunternehmen Norwegian Cruise Lines (NCL) zählt. Bei diesen Unternehmen agieren die einzelnen Marken auch weiterhin selbstständig am Markt.³⁸ In der Zwischenzeit hat sich allerdings auch die Reederei MSC Crociere (Mediterranean Shipping Company) zu einem globalen Unternehmen entwickelt. Die vier Unternehmen, auch „The Big Four“ genannt, beherrschen heute 85% des Hochseetourismus.³⁹ Die vier großen Kreuzfahrtkonzerne inklusive zugehöriger Marken und deren weltweiten Marktanteil, gemessen an der Zahl der Passagiere und dem Umsatz, zeigt Tabelle 2 im Anhang der Arbeit. Die CCL verfügt über einen Marktanteil von 48,1%, darauf folgt die RCL mit 23,1% und die NCL mit 10,4%. MSC beherrscht 5,2% des Marktes.⁴⁰ Die CCL hat mit 106 Schiffen den größten Anteil am Weltmarkt, darauf folgt die RCL mit 42 Schiffen und die NCL mit 22 Schiffen. MSC Cruises verfügt über 12 Schiffe.⁴¹ Die genaue Aufteilung der Anzahl der Schiffe und deren Passagierkapazität zeigt Tabelle 3 im Anhang.

Im Schiffsbau entwickelten sich zwei Trends, der der Mega-Schiffe für Clubkreuzfahrten und der der kleinen Schiffe für luxuriöse Kreuzfahrten im klassischen Stil. Carnival verfolgt mit etlichen anderen Reedereien das „bigger is better“-Prinzip, während einige wenige Anbieter Kreuzfahrten unter der Devise „small is beautiful“ durchführen, u.a. Hapag-Lloyd Kreuzfahrten oder auch Seabourn Cruise Lines.⁴² Die momentan größten

³⁷ Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.44

³⁸ Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.33

³⁹ Vgl. Ulrich 2007, zit. nach Schulz, Auer, 2010, S.45

⁴⁰ Cruise Market Watch, <http://www.cruisemarketwatch.com/market-share/>, Zugriff vom 04.04.15

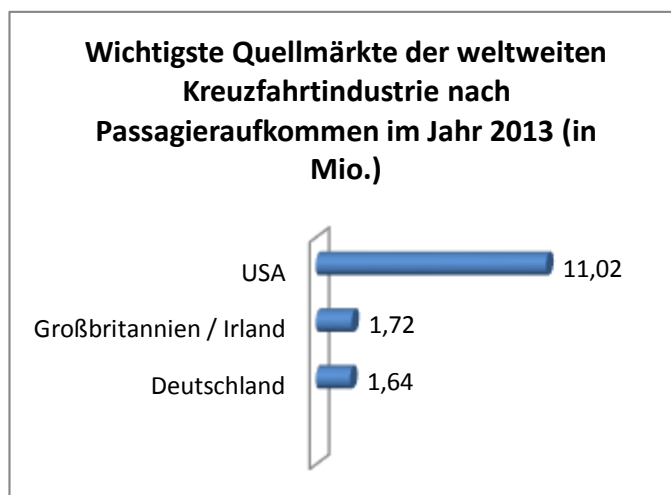
⁴¹ Cruise Market Watch, <http://www.cruisemarketwatch.com/capacity/>, Zugriff vom 04.04.15

⁴² Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.33f.

Kreuzfahrtschiffe der Welt, gemessen an der Bruttoreaumzahl (BRZ)⁴³, sind die Schwesterschiffe „Oasis of the Seas“ und „Allure of the Seas“ mit Raum für 5.400 Passagiere und einer BRZ von 225.282. Beide fahren für die RCL auf den Weltmeeren.⁴⁴

Zu den wichtigsten Kreuzfahrthäfen in der Mittelmeerregion zählen neben Barcelona (Platz 1) mit ca. 2,59 Mio. Passagieren im Jahr der Hafen von Civitavecchia in der Nähe von Rom (Platz 2) mit 2,53 Mio. Passagieren und wie bereits in der Einleitung erwähnt, der Hafen von Venedig (Platz 3) mit 1,8 Mio. Passagieren jährlich.⁴⁵ Insgesamt steuern die Schiffe heute weltweit bis zu 2.000 Häfen bzw. Destinationen an, wobei die Karibik und die Bahamas mit der Hälfte aller Kreuzfahrtpassagiere weltweit am populärsten sind. Der Grund dafür ist der nordamerikanische Markt (im nachfolgenden als USA bezeichnet), der mit mehr als zwei Dritteln den größten Quellmarkt der Branche bildet. Als zweit- und drittgrößte Quellmärkte folgen Großbritannien und Deutschland, wie aus der nachfolgenden Grafik ersichtlich wird.⁴⁶

Abbildung 1: Wichtigste Quellmärkte der weltweiten Kreuzfahrtindustrie



Quelle: *eigene Darstellung*, in Anlehnung an: CLIA, <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/276210/umfrage/wichtigste-quellmaerkte-der-kreuzfahrtindustrie-nach-passagieraufkommen/>, Zugriff vom 05.04.15

⁴³ Einheit zur Angabe des Rauminhaltes eines Schiffs

⁴⁴ Wirtschaftswoche: <http://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/superlative-auf-dem-wasser-die-groessten-kreuzfahrtschiffe-der-welt/10023796.html?slp=false&p=10&a=false#image>, Zugriff vom 06.04.15

⁴⁵ CLIA: <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/276191/umfrage/passagieraufkommen-der-wichtigsten-kreuzfahrthaefen-im-mittelmeer/>, Zugriff vom 05.04.15

⁴⁶ Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.33f.

Ein weiteres Merkmal, welches für den weiteren Verlauf der Arbeit von Bedeutung ist, sind die Zusatzleistungen, die die Passagiere an Bord wahrnehmen. In der Vergangenheit wurden Kreuzfahrten als „All-Inclusive“-Urlaub verkauft, heute jedoch wird bei Inanspruchnahme bestimmter Leistungen gezahlt.⁴⁷ Nebenkosten entstehen zum Beispiel für Nebenleistungen des persönlichen Bedarfs (Telefon, Internet etc.). Die zusätzlichen Einnahmen sind neben dem Reisepreis für die Reedereien von großer Bedeutung. Die non-maritimen Einnahmequellen bilden einen Anteil von bis zu 25% des Gesamtumsatzes. Die größte Einnahmequelle stellen Landausflüge dar, die besonders die im nachfolgenden Verlauf der Arbeit vorgestellte Stadt Venedig betreffen. Die daraus generierten Umsätze verzeichneten in den letzten Jahren eine Zunahme von über 70%. Die Ausflüge werden meist nur von Reedereien und Reiseveranstaltern vermittelt und bilden somit für das Betriebsergebnis einen sehr lukrativen Anteil bei geringem Aufwand. Oft wird mit sehr großzügigen Margen kalkuliert.⁴⁸

2.2.4 Typologien von Kreuzfahrten

Um sich von der großen Masse abzugrenzen und langfristig Erfolge zu feiern, ist es das Ziel jedes Kreuzfahrtanbieters, Differenzierungsmerkmale aufzubauen und sich in der Branche zu profilieren. Um das nötige Verständnis dieser Differenzierungen zu entwickeln, ist es wichtig, die unterschiedlichen Kreuzfahrtarten und deren Geschäftsmodelle zu kennen.⁴⁹ Nachfolgend sollen deshalb zuerst die wichtigsten Unterscheidungsmöglichkeiten vorgestellt werden, bevor dann kurz auf das Geschäftsmodell der Mega-Schiffe eingegangen wird. Die Form der Flusskreuzfahrt wird in dieser Arbeit außen vor gelassen, da sie keinen Einfluss auf die weiterführenden Kapitel hat.

Auf einschlägige Literatur stützend, lassen sich im Wesentlichen drei Arten von Hochseekreuzfahrten unterscheiden. Die bekannteste Art ist die Klassische Kreuzfahrt, bei der es in erster Linie um die Seereise selbst geht. Den Passagieren wird Erholung, exklusiver Service und hohe Qualität geboten, was dieser Art von Kreuzfahrt ein luxuriöses Image verleiht. Aus diesem Grund kann die Luxuskreuzfahrt als häufigste Art angesehen werden. Der Kapitäns-Empfang gehört genauso in das übliche Programm wie das angebotene Unterhaltungsprogramm, das z.B. aus Bordspielen oder Sportkursen

⁴⁷ Lighthouse Foundation: <http://www.lighthouse-foundation.org/index.php?id=251>, Zugriff vom 06.04.15

⁴⁸ Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.121f., S.146f.

⁴⁹ Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.78f.

besteht. Die durchschnittliche Dauer dieser Kreuzfahrt beträgt 14 Tage, aber auch kürzere Reisen oder Weltreisen sind möglich.⁵⁰

Eine weitere Art der Kreuzfahrt ist die Clubkruzfahrt, die heute einen weltweiten Trend im Markt darstellt. Die erfolgreichen Cluburlaube werden hier auf einen Schiffsurlaub übertragen und Unterhaltungsprogramme gehören ebenso wie umfangreiche Sportmöglichkeiten zu den Merkmalen der Kreuzfahrtart. Die Schiffe sind die eigentliche Attraktion, sie wandeln sich zur Destination und die Häfen treten in den Hintergrund. Aus diesem Grund werden hier auch neue und jüngere Kunden angesprochen.⁵¹ Die Idee der „Fun Cruises“, wie diese Art der Kreuzfahrt einst genannt wurde, stammt von Knut Kloster, dem Gründer der Norwegian Cruise Line. Er formulierte damals sehr passend: „Das Schiff ist nicht länger ein Transportmittel, das den Menschen an ein Ziel bringt, es ist vielmehr das Ziel selber.“⁵² Oft wird diese Art von Kreuzfahrt auch als „contemporary cruise“, also zeitgemäße Kreuzfahrt, bezeichnet.⁵³

Die letzte der drei Kreuzfahrtarten stellt die individuelle Kreuzfahrt-Form dar. Hier steht nicht nur die körperliche Erholung und Entspannung im Vordergrund, sondern auch die geistige Weiterbildung der Passagiere, weshalb bei dieser Art von Kreuzfahrt die Routen entsprechend kultureller Sehenswürdigkeiten gelegt werden und die Hauptzielgruppe das ältere Bildungsbürgertum darstellt. Eine Variante ist die Expeditionskruzfahrt, bei der Routen gefahren werden, die abseits der üblichen Fahrgebiete liegen oder schwer zugänglich sind, wie z.B. Routen durch die Antarktis.⁵⁴

Eine Unterform stellt die sog. „Themenkruzfahrt“ dar. Bei dieser Art steht der überwiegende Teil der Reise unter einem speziellen Thema wie z.B. Musik, Golf oder Gesundheit. Sie bieten Reiseveranstaltern eine Alternative, um bereits erfahrene Kunden für eine neuerliche Reise zu gewinnen.⁵⁵ Eine weitere Unterform ist die sog. „Kurz-Kruzfahrt“, bei der je nach freien Kapazitäten zu verschiedenen Anlässen Kurzreisen mit zwei bis vier Übernachtungen angeboten werden.⁵⁶ Nachfolgende Abbildung 2 zeigt das Produkt Hochsee-Kruzfahrt und dessen Unterscheidungsarten:

⁵⁰ Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.78ff.

⁵¹ Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.80

⁵² Vgl. Ulrich (1997): Luxusliner, München zit. nach Weiland (2005): Tourismus zur See und Architektur von Kreuzfahrtschiffen, Berlin, S.193

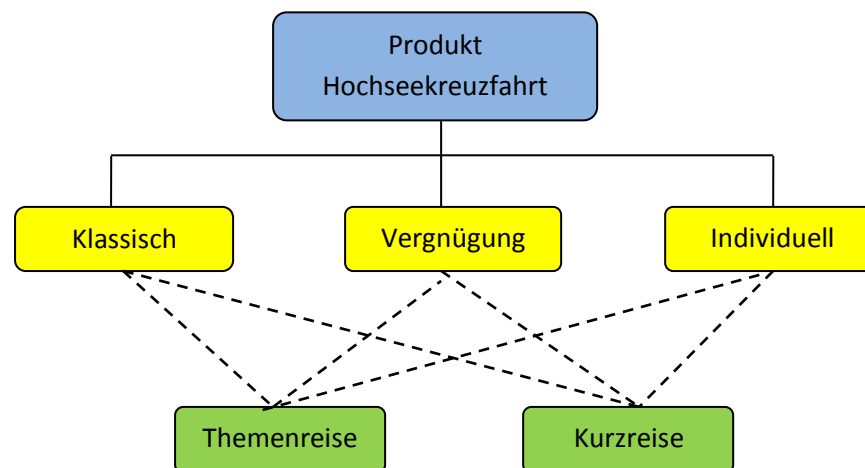
⁵³ Vgl. Schäfer, 1998, S.190

⁵⁴ Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.80f.

⁵⁵ Vgl. Schäfer, 1998, S.201

⁵⁶ Vgl. Weiland, 2005, S.197

Abbildung 2: Kreuzfahrtformen



Quelle: *eigene Darstellung*, in Anlehnung an Weiland, Gerhard (2005): *Tourismus zur See und Architektur von Kreuzfahrtschiffen*, Berlin, S.190

Wie man aus der Abbildung entnehmen kann, gehen aus dem Produkt Hochseekreuzfahrt drei Hauptformen hervor, nämlich die „klassische“, die „vergnügungs“- und die „individuelle“ Form. In allen Formen können sich zudem Themen- oder Kurzreisen entwickeln.⁵⁷

Da die Vorstellungen der Zielgruppe richtungsweisend für die Unternehmensphilosophie der Reedereien sind und die Schiffsgröße, der Schiffstyp und die Ausstattung von den Wünschen der Nachfrager bestimmt werden, existieren verschiedene Geschäftsmodelle der Anbieter.⁵⁸ In dieser Arbeit soll nur kurz auf das Modell der Mega-Schiffe eingegangen werden, da diese ausschlaggebend für die im nachfolgenden Kapitel dargestellte Stadt Venedig sind. Die gestiegene Nachfrage und der Trend zu immer preiswerteren Kreuzfahrten begünstigt die Entwicklung immer größerer Schiffe, die im Gegensatz zu den kleineren Schiffen über bessere economies of scale, also Größendegressionseffekte, verfügen und somit Massenproduktionsvorteile ausnutzen können. Zusätzlich unterstützt wird dieser Effekt von der Standardisierung der Produkte. Das gleiche Prinzip wird bereits seit den 1970er Jahren beim Flugverkehr eingesetzt.⁵⁹ Die immer größer werdenden Schiffe stellen für die Stadt Venedig ein immenses Problem dar, da diese mehr Wasser verdrängen, schwerer sind und mehr Abgase ausstoßen. Die Auswirkungen dieser Entwicklung werden jedoch nachfolgend erneut aufgenom-

⁵⁷ Vgl. Weiland, 2005, S.190

⁵⁸ Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.82

⁵⁹ Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.83

men und analysiert. Das Ausmaß der Entwicklung der Megaschiffe ist nochmals grafisch im Anhang dieser Arbeit dargestellt (Abbildung 5).

2.2.5 Tourismuswissenschaftliche Einordnung des Themas

Es ist schwer, Kreuzfahrten in das klassische Bild des Tourismus zu integrieren, da es sich bei Kreuzfahrten um eine Reiseform des seeseitigen Tourismus handelt, der den landseitigen Formen gegenübersteht.⁶⁰ Um die Urlaubsform von anderen touristischen Angeboten abzugrenzen, soll zunächst die Theorie zum touristischen Angebot kurz skizziert werden.

Gemäß Kaspar lässt sich das touristische Angebot traditionell in zwei Hauptgruppen zerlegen, denn „der Tourist vermag nur dann seine spezifischen Bedürfnisse befriedigen, wenn man ihm seiner touristischen Motivation entsprechende Leistungen offeriert.“⁶¹ Man spricht deshalb vom ursprünglichen und abgeleiteten Angebot. Das ursprüngliche Angebot umfasst jene Faktoren, die keinen direkten Bezug zum Tourismus aufweisen, durch deren Anziehungskraft jedoch dem Fremdenverkehr Gestalt und Richtung gegeben wird. Das abgeleitete Angebot besteht aus Faktoren, die für eine touristische Verwendung vorgehalten werden. Zum ursprünglichen Angebot werden natürliche Gegebenheiten wie Klima, Landschaft und Flora und Fauna gezählt. Auch sozio-kulturelle Verhältnisse wie Sprache, Kultur und Tradition und die allgemeine Infrastruktur, die für die Entfaltung gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Aktivitäten notwendig ist, werden diesen zugezählt. Das abgeleitete Angebot umfasst die Einrichtungen zur Ortsveränderung, des Aufenthaltes und die der Vermittlung. Ebenfalls dem zugezählt wird die touristische Infrastruktur im Sinne von öffentlich nutzbaren Einrichtungen.

Betrachtet man nun den Kreuzfahrttourismus, verschwimmen bzw. verschmelzen die o.g. Grenzen zwischen ursprünglichem und abgeleitetem Angebot teilweise. Je nach individuellen Bedürfnissen und abhängig von der Motivation der Touristen werden die Elemente der zwei Hauptgruppen unterschiedlich bewertet und gewichtet.⁶² Das Kreuzfahrtschiff selbst ist hier ein passendes Beispiel. Es ist eine Einrichtung zur Ortsveränderung, also Teil des abgeleiteten Angebots. Dennoch kann es auch als ursprüngliches Angebot charakterisiert werden, da es während der Reise zur Destination wird. Abgeleitetes Angebot ist in diesem Fall nicht das Schiff selbst, denn den Passagieren geht

⁶⁰ Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.154

⁶¹ Kaspar (1986): Die Fremdenverkehrslehre im Grundriss, Bern/Stuttgart, S.49ff.

⁶² Vgl. Kaspar, 1986, zit. nach Schäfer, 1998, S.22

es hauptsächlich um das Erlebnis der Reise und nicht um die Transportfunktion. Das Schiff als touristisches Produkt ist also eine Zusammensetzung aus abgeleiteten und ursprünglichen Angeboten wie Übernachtung, Verpflegung, aber auch Einrichtung für Erholung und Sport und ermöglicht den Gästen, sowohl auf dem Schiff, als auch an Land, das Erlebnis in den Vordergrund zu stellen. Diese Verschmelzung unterscheidet die Urlaubsform Kreuzfahrt deutlich von anderen Urlaubsformen und macht deren Reiz aus.⁶³

Ferner soll zusätzlich ein kurzer Überblick über Reisedauer, Zielgruppe und Motivation der Reisenden gegeben werden. Betrachtet man den deutschen Reisemarkt, beträgt die durchschnittliche Reisedauer einer Kreuzfahrt 9,2 Tage (Vorjahr: 8,7 Tage).⁶⁴ Hierbei stellten im Jahr 2012 Passagiere zwischen 41 und 55 Jahren den größten Anteil auf dem deutschen Kreuzfahrtmarkt, nämlich 29,3%. Darauf folgten die 56 bis 65-Jährigen mit 22,8% und die 66 bis 75-Jährigen mit 17%. Aber auch die jüngere Generation der 26 bis 40-Jährigen stellt einen Anteil von 13,6%.⁶⁵ Als Motive, die zur Buchung einer Kreuzfahrt führen, können u.a. folgende Punkte aufgeführt werden:

- Abschalten vom Alltag, sorgenfreier Urlaub, Entspannung
- Geselligkeit an Bord, Freundschaften knüpfen, Gruppenaktivitäten
- Land und Leute sehen, unterschiedliche Landschaften kennenlernen
- Bequemlichkeit, sicheres Reisen
- Vielseitigkeit, Angebotsvielfalt
- Luxus⁶⁶

Als Vorteil einer Kreuzfahrt wird aufgeführt, dass das Schiff eine schwimmende Insel mit kurzen Wegen darstellt, bei der sich alle Einrichtungen im nahen Umfeld befinden. Das Erlebnis auf See ist mit der Entdeckung an Land verbunden. Der Gast muss seinen Koffer nur einmal ein- und auspacken, denn das Schiff wird als Zuhause für die gesamte Dauer der Reise angesehen.⁶⁷

⁶³ Vgl. Schäfer, 1998, S.21ff.

⁶⁴ Vgl. DRV 2014, S.16

⁶⁵ DRV: <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/262575/umfrage/altersstruktur-der-passagiere-auf-dem-deutschen-hochseekreuzfahrtmarkt/>, Zugriff vom 06.04.15

⁶⁶ Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.111ff.

⁶⁷ Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.111ff.

2.3 Kreuzfahrttourismus und Nachhaltigkeit

Eine intakte Umwelt ist Basis für den Tourismus. Daher sollte es im Interesse der Kreuzfahrtindustrie sein, die Natur in den Zielgebieten und auf den befahrenen Gewässern zu erhalten.⁶⁸ Die Reedereien haben mit ihren Schiffen eine besondere Verantwortung, denn sie transportieren Menschen, legen mitten in Städten an und die intakte Anlegestelle ist Kapital für den Urlaubstraum der Passagiere.⁶⁹ Oft werden neben diesen ökologischen Effekten jedoch die ökonomischen und soziokulturellen Effekte vergessen, die ebenfalls durch den Kreuzfahrttourismus bedingt werden und diesen beeinflussen. Die Reiseform der Kreuzfahrt wird dem harten Tourismus zugeordnet, dessen Merkmale eine kurze Aufenthaltsdauer in den Zielgebieten, ein Schwerpunkt auf Einkaufen und die Reiseform der Pauschalreise mit festgelegten Routen ausmachen.⁷⁰ Durch diese Merkmale läuft die Reiseform der Kreuzfahrt in ihrer Durchführung oft den allgemeinen Prinzipien einer nachhaltigen Tourismusgestaltung entgegen.⁷¹

Nachfolgend soll das Modell des tourismuspolitischen Dreiklangs der Nachhaltigkeit im Allgemeinen vorgestellt werden, bevor dann explizit der Kreuzfahrttourismus im Spannungsfeld der Nachhaltigkeitsbereiche analysiert wird. Abschließend sollen Indikatoren für einen nachhaltigen Landgang im Zielgebiet aufgestellt werden, die aus den vorangegangenen Ergebnissen entworfen werden.

2.3.1 Das Modell des tourismuspolitischen Dreiklangs der Nachhaltigkeit

Als Folge der allgemeinen Umweltdiskussionen ist der Begriff „Nachhaltigkeit“ zu einem wichtigen Teil der touristischen Diskussion geworden.⁷² Ursprünglich stammt der Begriff aus der Forstwirtschaft des 19. Jahrhunderts und besagt, dass pro Zeiteinheit nur so viel Holz geschlagen werden durfte, wie insgesamt wieder nachwachsen kann.⁷³ Heutzutage versteht man darunter ein umfassendes Konzept, welches nach Lösungen

⁶⁸ Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.155

⁶⁹ NABU: http://www.nabu.de/downloads/mir_stinkts/NABU%20Hintergrund_Kreuzschiffahrt-Kampagne_final.pdf, Zugriff vom 07.04.15

⁷⁰ Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.153f.

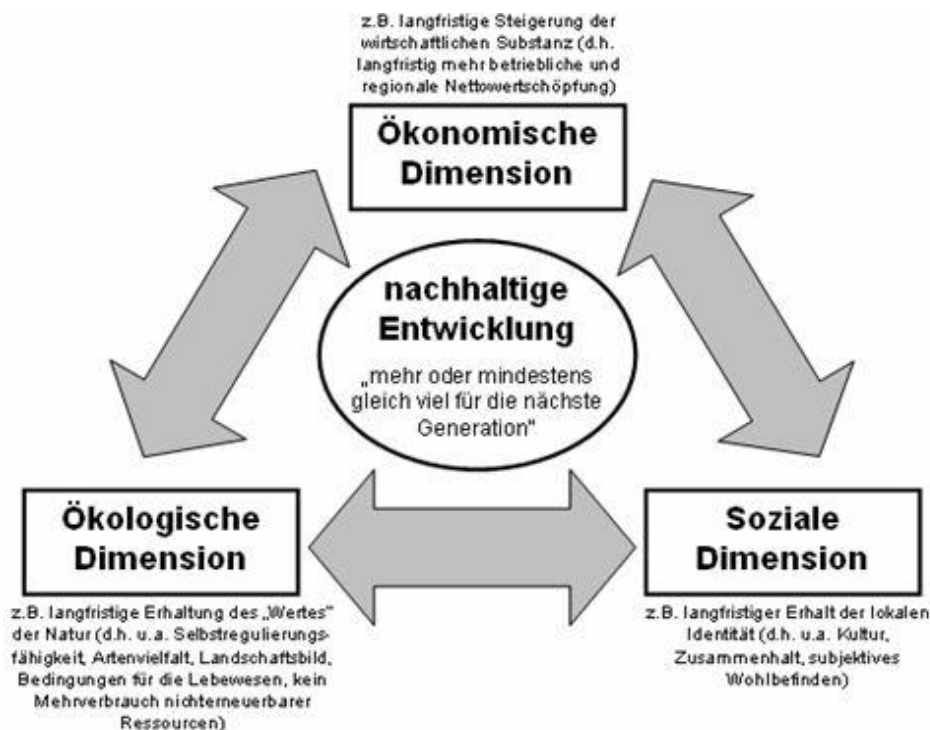
⁷¹ Vgl. Palmer (2008): Nachhaltigkeitsstrategien und Umweltmanagement in der Tourismuswirtschaft, Trier, S.38

⁷² Vgl. Freyer, 2011, S.391

⁷³ Vgl. Pumpa, Katrin (2012): Urlaub und Meer. Die Kreuzfahrt im Spannungsfeld von Trendreisen und nachhaltigem Tourismus. Eine betriebswirtschaftliche Studie, Hamburg, S.55

sucht, wie das Verhältnis zwischen Mensch und Natur dauerhaft geregelt werden kann, ohne dass Tragfähigkeit und Regenerationsfähigkeit der Erde überschritten werden.⁷⁴ In den letzten Jahren haben sich bei diesen Diskussionen vor allem drei tourismuspolitische Ziele entwickelt, nämlich ökonomische, ökologische und sozio-kulturelle Ziele, die gemeinsam das Oberziel einer nachhaltigen Tourismusentwicklung darstellen.⁷⁵ Eine gängige Darstellung des Modells des tourismuspolitischen Dreiklangs der Nachhaltigkeit zeigt Abbildung 3.⁷⁶

Abbildung 3: Tourismuspolitischer Dreiklang der Nachhaltigkeit



Quelle: Bieger, Thomas (2006): Tourismuslehre – Ein Grundriss, Bern, S.280

Die dargestellten Dimensionen stehen in Wechselwirkung miteinander. Jede Dimension muss einzeln angemessen berücksichtigt werden, um von nachhaltiger Entwicklung sprechen zu können.⁷⁷ Zusätzlich hat Bernd Stecker, Professor für Tourismuspolitik an der Hochschule Bremen, Ziele einer nachhaltigen Tourismusentwicklung formuliert, welche nachfolgende Abbildung 4 veranschaulicht.

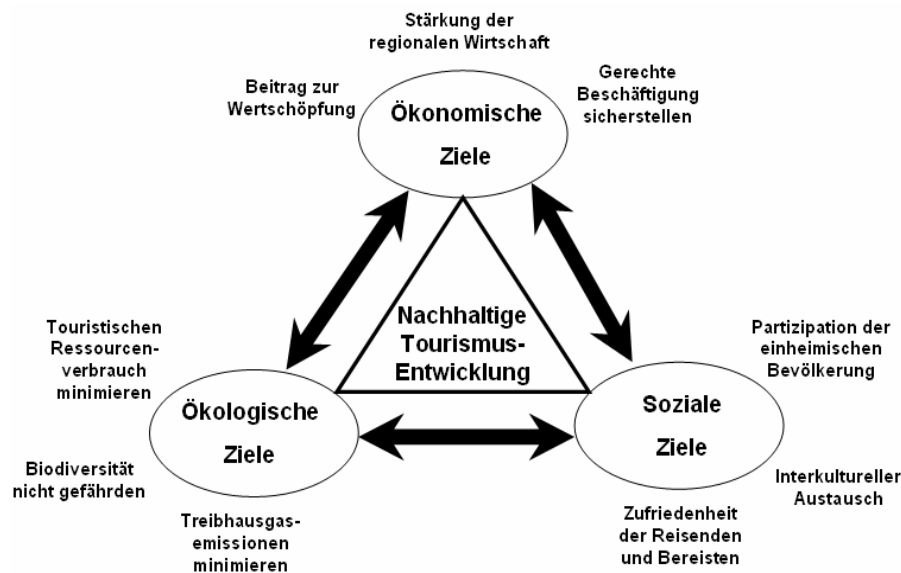
⁷⁴ Vgl. Palmer, 2008, S.4

⁷⁵ Vgl. Freyer, 2011, S.391f.

⁷⁶ Vgl. Freyer, 2011, S.391f.

⁷⁷ Vgl. Palmer, 2008, S.7

Abbildung 4: Ziele einer nachhaltigen Tourismusentwicklung



Quelle: Palmer, Paul (2008): Nachhaltigkeitsstrategien und Umweltmanagement in der Tourismuswirtschaft, Trier, S.33 *in Anlehnung an* Stecker, Prof. Dr. Bernd (2007): Nachhaltigkeit im Tourismus, Bremen, S.4

Die Ziele sollen möglichst gleichberechtigt und gleichzeitig erreicht werden, wobei dieser Anspruch oftmals zu Zielkonflikten führt, denn je nach Erreichungsgrad kann das ein oder andere Ziel zeitweise im Vordergrund stehen und somit ein Spannungsfeld innerhalb der Dimensionen erzeugen. Für ökonomische Rentabilität muss z.B. manchmal der soziale oder ökologische Aspekt vernachlässigt werden. Für die Umsetzung einer nachhaltigen Entwicklung sollten jedoch immer alle drei Dimensionen involviert sein.⁷⁸ Die einzelnen Dimensionen umfassen u.a. folgende Ziele:

- **Ökologische Dimension:** Ziel ist der Erhalt einer vielfältigen und intakten Natur. Nachhaltiger Tourismus soll dabei möglichst sparsam mit den vorhandenen Ressourcen umgehen und, falls möglich, alternative Hilfsmittel einsetzen. Zudem soll sich um ein geringes Aufkommen an Abfallstoffen und deren gerechte Entsorgung bemüht werden, ebenso soll auf Gestaltungsverträglichkeit und Schonung der vorhandenen Infrastruktur geachtet werden.⁷⁹
- **Ökonomische Dimension:** Diese Dimension zielt in erster Linie auf wirtschaftliche Rentabilität ab, damit Tourismusbetriebe langfristig überleben können. Ein weiteres

⁷⁸ Vgl. Freyer, 2011, S.391f.

⁷⁹ Vgl. Freyer, 2011, S.390f.

Vgl. Palmer, 2008, S.34f.

Ziel ist die Erzeugung eines breiten Einkommenseffekts in den touristischen Destinationen (Verwendung regionaler Produkte, Arbeitskräfte aus der Region). Ebenfalls hinzugezählt werden die Vermeidung von touristischen Monokulturen, die Förderung des qualitativen Wachstums, Preisniveaustabilität und Realisierung einer ganzjährigen Auslastung von Destinationen.⁸⁰

- **Soziokulturelle Dimension:** Diese Dimension knüpft teilweise an die ökonomische an. Die Arbeitskräfte sollen entsprechend entlohnt werden und Qualifizierungsmöglichkeiten erhalten. Eine wichtige Rolle spielt zudem die Partizipation, denn sowohl die Mitarbeiter der Unternehmen, als auch die Bevölkerung sollen ein Mitspracherecht bei der Gestaltung und Planung der Heimat erhalten. Kernpunkte stellen hier auch die Bewahrung bzw. der angemessene Umgang kultureller Identität dar, sowie kulturelle Verständigung und Vorurteilsüberwindung und die Gesundheitsverträglichkeit der Menschen vor Ort.⁸¹

Durch die oben genannten Aspekte wird nachhaltiger Tourismus ein in sich widersprüchlicher Anspruch. Es gibt keinen „perfekten Weg“, nachhaltigen Tourismus zu realisieren, vielmehr bedarf es regional individueller Lösungen. Dieser Abwägungsprozess von verschiedenen Zielen sollte im Idealfall von den Betroffenen vorgenommen werden. Durch diese Komplexität und Widersprüchlichkeit wird nachhaltiger Tourismus zu einer schwierigen Herausforderung, der durchdachtes Management und sorgfältige Planung bedarf, um langfristigen Erfolg zu erleben.⁸²

2.3.2 Kreuzfahrttourismus im Spannungsfeld der Nachhaltigkeitsbereiche

Der Kreuzfahrttourismus steht oft aufgrund seiner Abfälle, Abwässer und Emissionen in der Kritik. Auch der geringe Kontakt zur einheimischen Bevölkerung, der stark reduziert ist und somit die Gewinnspannen der Reedereien steigen lässt, wird oft kritisiert. Alle oben genannten Dimensionen der Nachhaltigkeit sind bei dieser Reiseform betroffen.⁸³ In diesem Kapitel soll ein besonderes Augenmerk auf die Nachhaltigkeit der Landgänge gelegt werden und bezüglich ökonomischer und soziokultureller Aspekte analysiert werden.

⁸⁰ Vgl. Palmer, 2008, S.35

Vgl. Freyer, 2011, S.390

⁸¹ Vgl. Freyer, 2011, S.390f.

Vgl. Palmer, 2008, S.34f.

⁸² Vgl. Palmer, 2008, S.34

⁸³ Vgl. Palmer, 2008, S.39

Bezogen auf die soziokulturelle Dimension der nachhaltigen Tourismuspolitik ist der Anspruch der Achtung von Tradition, Moral und Sitte zu nennen, der nicht immer gegeben ist. Bedenkt man, dass häufig Häfen in islamisch geprägten Regionen angefahren werden, gibt es viele Kreuzfahrtpassagiere, die das dort herrschende Alkoholverbot missachten oder auch die Kleiderordnung beim Besuch von religiösen Einrichtungen. Ebenfalls erwähnt werden soll auch die Freizügigkeit mancher Touristen, die bei Ankunft des Schiffes jegliche kulturelle Identität verlieren und keinen nötigen Respekt aufbringen.⁸⁴ Des Weiteren sind die touristische Überprägung und die Kommerzialisierung der lokalen Kultur zu nennen. Der gedrängte Terminplan und die kurzen Liegezeiten machen es für die Kreuzfahrtorganisatoren schwer, Rücksicht auf traditionelle Tageszeiten für Zeremonien oder Rituale zu nehmen. Durch den Kauf von Souvenirs unterstützen Kreuzfahrttouristen zudem die Umwandlung des traditionellen Kunsthandwerks in eine tourismusorientierte Fertigung. Oft werden die Produkte weniger kritisch bezüglich der Qualität betrachtet, da sich die Kreuzfahrttouristen im Gegensatz zu anderen Touristen kürzer am Ort aufhalten.⁸⁵ Auch zu nennen ist der fehlende, interkulturelle Austausch von Reisenden und Bereisten bzw. die Oberflächlichkeit der touristischen Begegnung. Bei Landgängen gehen die Passagiere oft in großen Gruppen von Bord, besteigen einen Bus und werden zu den Sehenswürdigkeiten des Landes gefahren, ohne jeglichen touristischen Kontakt zu Einheimischen zu haben. Selbst den Kreuzfahrtgästen, die ihren Landgang auf eigene Faust gestalten, ist es aufgrund der kurzen Aufenthaltsdauer kaum möglich, einen tieferen Eindruck von Land und Leuten zu bekommen.⁸⁶ Der Schutz des kulturellen Erbes ist nicht immer gegeben, da es sich bei Kreuzfahrttouristen um Tagestouristen handelt, die oft bereits nach ein paar Stunden die Destination wieder verlassen und hierbei oft Müll zurückbleibt, z.B. durch mitgebrachte Versorgung. Sofern die Passagiere ihre Landausflüge auf eigene Faust planen, kann hier auch die Zerstörung von Flora und Fauna aufgrund von Unwissenheit genannt werden, die durch Landausflüge bedingt wird, z.B. auf karibischen Inseln. Dieser Aspekt hängt eng mit ökologischer Nachhaltigkeit zusammen. Ebenfalls zu nennen ist die Verstärkung von Kriminalität, die durch die Kreuzfahrtpassagiere ausgelöst werden kann. Die für Einheimische scheinbar reichen Passagiere, die in kurzer Zeit viel Geld ausgeben, animieren diese oft zu Bettelei und durch die Hektik bei Landausflügen sind die Touristen leichte Opfer für Taschendiebe.⁸⁷ Hiermit zusammenhängend ist der Akkulturationseffekt zu nennen, bei dem sich unterschiedliche Kulturkreise

⁸⁴ Spiegel Online: <http://www.spiegel.de/reise/aktuell/venedig-benimm-polizei-geht-auf-touristen-jagd-a-507788.html>, Zugriff vom 06.04.15

⁸⁵ Vgl. Schäfer, 1998, S.432f.

⁸⁶ Vgl. Schäfer, 1998, S.431

⁸⁷ Vgl. Schäfer, 1998, S.438

gegenseitig beeinflussen, wobei häufig weniger entwickelte Kulturen stärker betroffen sind. Ausgelöst hierdurch werden der bereits genannte Verlust kultureller Identität und auch Kleinkriminalität.⁸⁸ Zu erwähnen ist zudem die Gesundheitsverträglichkeit, die durch Kreuzfahrttourismus oft nicht gegeben ist. Die Schiffe stoßen viele Emissionen aus, die Einwohner werden durch Feinstaub und Radaranlagen der Schiffe belastet und auch der mit den Landgängen verbundene Einfall von Menschenmassen, der ausgelöste Stress und die Hektik wirken sich negativ auf die Gesundheit der Einwohner aus.⁸⁹ Somit ist die Zufriedenheit der Reisenden und Bereisten, die gleichfalls einen Teil der soziokulturellen Nachhaltigkeit bildet, nicht gegeben. Ein weiterer Aspekt ist die Umgehung der sozialen Arbeitsgesetze, die häufig stattfindet. Diese ist aufgrund der herrschenden „Billigflaggen-Politik“ möglich. Ziel hierbei ist es, Gebühren und Steuern zu sparen bzw. Gesetze zu umgehen, indem die Flagge des Schiffes und die Nationalität der Reederei nicht übereinstimmen. Damit können ebenfalls Personalkosten gespart werden, da die Mitarbeiter oft nach Konditionen des Flaggenstaates bezahlt werden.⁹⁰

Bezogen auf die ökonomische Dimension eines nachhaltigen Tourismus in den Zielgebieten wirkt sich der Kreuzfahrttourismus auf den ersten Blick positiv aus – er generiert Einkommen und schafft Arbeitsplätze, die Nachfrage trägt zur gestiegenen Kaufkraft in den Regionen bei.⁹¹ Die Einnahmen durch Kreuzfahrer sind jedoch im Vergleich zum landseitigen Tourismus geringer, da keine Übernachtungsleistungen und Gastronomieangebote in Anspruch genommen werden.⁹² Bei abgelegenen Häfen kann es zudem vorkommen, dass Passagiere mit Tenderbooten⁹³ an Land gebracht werden müssen, was zu längeren Fahrtzeiten und kürzeren Landgängen führt. Geringere Verkaufseinnahmen an Land, jedoch auch eine bessere Umweltbilanz sind die Folge. In diesem Zusammenhang ist der Begriff des „Trade Off“ zu nennen, der immer wieder in Verbindung mit der Reiseform der Kreuzfahrt erscheint. Das Lexikon Tourismus definiert den Begriff folgendermaßen: „Allgemein werden die in Wechselbeziehung und in gegenseitiger Abhängigkeit befindlichen Elemente bei negativer Abhängigkeit vonei-

⁸⁸ Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.154

⁸⁹ 3sat: <http://www.3sat.de/page/?source=/nano/cstuecke/137615/index.html>, Zugriff vom 07.04.15

⁹⁰ Vgl. Pumpa, 2012, S.35

⁹¹ Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.154

⁹² Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.154

⁹³ *Bei Tenderbooten handelt es sich um kleine, motorisierte Boote, die sich wie Rettungsboote an der Seite des Schiffes befinden. Diese werden eingesetzt, sobald die Schiffe nicht direkt am Hafen oder an der Küste wegen fehlender Liegeplätze, Naturschutzgründen oder zu starkem Tiefgang anlegen können.* (Vgl. Kids on Cruise: <http://www.kids-on-cruise.de/was-heisst-tendern.html>, Zugriff vom 07.04.15)

ander als Trade-Off bezeichnet.“⁹⁴ Der Einsatz von Tenderbooten ist umweltfreundlicher und als positiv anzusehen, bedingt aber gleichzeitig die kürzere Aufenthaltsdauer, was wiederum aufgrund geringerer Einnahmen negativ eingestuft wird. Dieser Trade-Off oder auch Zielkonflikt existiert häufig im Zusammenhang mit Kreuzfahrttourismus. Da die Schiffe in Zwischenzeit oft zur Destination selbst werden, kann es zudem vorkommen, dass Passagiere das Schiff für einen Landgang nicht mehr verlassen, da sie an Bord alles vorfinden, was benötigt wird. In diesem Fall fallen in den Zielgebieten die Einnahmen durch die Passagiere ganz weg.⁹⁵ Allerdings kann es auch zu einem ansteigenden Preisniveau vor Ort kommen, da sich der Gast nur wenige Stunden im jeweiligen Hafen aufhält, alle Konsumwünsche in dieser Zeit erfüllt werden müssen und die Zeit zum Preise vergleichen fehlt.⁹⁶ Für Destinationen, die stark abhängig vom Kreuzfahrttourismus sind, können sich zudem die privaten, reedereieigenen Inseln zum Problem entwickeln, da dadurch kein Anlaufen der Schiffe mehr stattfindet und Einnahmen durch den Kreuzfahrttourismus ausbleiben. Dies ist oft bei karibischen Inseln der Fall.⁹⁷ Ziel eines ökonomisch nachhaltigen Tourismus stellt auch qualitatives, statt quantitatives Wachstum der Zielgebiete dar. Dies ist bei Regionen, die vollkommen vom Kreuzfahrttourismus abhängig sind, oft nicht möglich. Daraus entwickeln sich häufig touristische Monokulturen. Vor allem Regionen, die noch keine ausreichende touristische Infrastruktur aufweisen, aber trotzdem Schiffe empfangen möchten, müssen die entsprechenden Strukturen aufbauen. Aus dieser Perspektive unterstützt der Kreuzfahrttourismus also den Aufbau touristischer Monostrukturen.⁹⁸

Aus den oben genannten Aspekten lässt sich folgern, dass Kreuzfahrten besonders bezüglich soziokultureller und ökonomischer Effekte schlecht abschneiden. Nicht zu vernachlässigen ist jedoch auch die ökologische Dimension. Die Belastung durch Luft- und Wasserverschmutzung und die ausgestoßenen Emissionen entsprechen nicht den Forderungen nach Ressourcenschonung, Abfallvermeidung und dem Erhalt der Natur. Das Spannungsfeld, in welchem sich der Kreuzfahrttourismus bewegt, ist deutlich erkennbar. Aus allen aufgenommen Fakten sollen nachfolgenden Indikatoren für einen nachhaltigen Landgang im Zielgebiet formuliert werden.

⁹⁴ Fuchs, Wolfgang u.a. (2008): Lexikon Tourismus: Destinationen, Gastronomie, Hotellerie, Reisemittler, Reiseveranstalter, Verkehrsträger, München, S.719

⁹⁵ Vgl. Pampa, 2012, S.75

⁹⁶ Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.154

⁹⁷ Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.154

⁹⁸ Vgl. Schäfer, 1998, S.421

2.3.3 Indikatoren für einen nachhaltigen Landgang im Zielgebiet

Bei einem nachhaltigen Landgang sollte man sowohl ökonomische, als auch ökologische und soziokulturelle Aspekte gleichermaßen beachten. Im Folgenden werden Indikatoren für einen nachhaltigen Landgang im Zielgebiet entworfen. Dazu werden für die einzelnen Dimensionen Vorschläge zur Verbesserung gegeben, die zu einer nachhaltigeren Durchführung der Landgänge führen können. Die Ziele der einzelnen Dimensionen wurden bereits in Kapitel 2.3.1 beschrieben. Zu Beginn soll festgehalten werden, dass einige Aspekte auch Einfluss auf die anderen Dimensionen haben. Darauf wird nicht jedes Mal explizit hingewiesen. Der Zusammenhang ergibt sich aus dem weiteren Kontext. Zur Erstellung der Indikatoren wurde der Kriterienkatalog des „Forum anders reisen e.V.“ als Orientierungshilfe herangezogen.⁹⁹

Als Erstes wird der ökonomische Aspekt betrachtet. Zur Stärkung der heimischen Wirtschaft im Zielgebiet ist es ratsam, Lebensmittel zur Versorgung der Passagiere an Bord vor Ort einzukaufen und auf Angebote der lokalen Versorger zurückzugreifen. Ebenfalls empfehlenswert ist es, saisonaler zu planen. Das heißt, es sollen überwiegend Produkte auf den Schiffen angeboten werden, die zu diesem Zeitpunkt frisch zu kaufen sind und nicht extra eingeflogen werden müssen. Durch die kürzeren Transportwege wird gleichzeitig eine Entlastung der Umwelt erreicht. Jedoch sollen nicht nur die einheimischen Lebensmittelhändler unterstützt werden, sondern auch andere Wirtschaftszweige sollen von den Kreuzfahrern profitieren. Besonders zu erwähnen sind Freizeitanbieter. So könnten für Fahrradtouren Räder von örtlichen Verleihstationen genutzt werden, gleiches gilt für Kanus, Segways¹⁰⁰ etc. Auch sollten Stadtführungen oder Ausflüge von hiesigen Touristenführern begleitet werden, um eine Partizipation der einheimischen Bevölkerung sicherzustellen und vom speziellen Wissen der Bevölkerung profitieren zu können. Hierbei ist ebenfalls auf eine faire Bezahlung der Einheimischen zu achten. Die Reedereien sollten sich zudem dafür aussprechen, den Passagieren an Bord Informationen und Anregungen zu geben, bei welchen Händlern vor Ort bedenkenlos gekauft werden kann. Somit kann eine tourismusorientierte Fertigung verhindert werden. In Reisekatalogen oder über die Internetauftritte soll ebenfalls sichergestellt werden, dass den Gästen für einen weiterführenden Aufenthalt Hotels oder Betriebe empfohlen werden, die familiengeführt und traditionell sind.

⁹⁹ Forum anders Reisen e.V.: http://forumandersreisen.de/content/dokumente/Kriterienkatalog_far_de.pdf, Zugriff vom 08.04.15

¹⁰⁰ Bei Segways handelt es sich um Elektroroller, die durch Gewichtsverlagerung des Fahrers gesteuert werden. Diese stoßen deutlich weniger CO₂-Emissionen aus als z.B. Motorroller oder Autos. (Vgl. City Seg: <https://city-seg.de/segway-modelle>, Zugriff vom 08.04.15)

Des Weiteren soll der soziokulturelle Aspekt betrachtet werden. Um die Tradition zu wahren und Moral und Sitte zu gewährleisten, ist es ratsam, die Kleiderordnung der Passagiere je nach Zielgebiet bereits beim Verlassen des Schiffes zum Landgang zu überprüfen. Sofern sich Abweichungen ergeben, kann hier bereits eingegriffen werden, bevor es zu Schwierigkeiten im Zielgebiet kommt. Denkbar sind ebenso Vorträge während der Reise, die die Passagiere auf besondere Kleiderordnung oder Verhaltensweisen aufmerksam machen. Zudem können die wichtigsten Vokabeln und deren richtige Aussprache erläutert werden, damit die Verständigung mit den Menschen vor Ort erleichtert wird. Die Partizipation der Bevölkerung wird sichergestellt, sofern die Reedereien mit lokalen Herstellern, die auf traditionelle Herstellung spezialisiert sind, zusammenarbeiten und den Passagieren die Möglichkeit geben, diese finanziell durch den Kauf von Produkten zu unterstützen. Zeitgleich wird somit die lokale Wirtschaft unterstützt und die Oberflächlichkeit der Begegnung abgemildert, da sich die Passagiere mit der Bevölkerung persönlich auseinandersetzen. Teile der Ausflugseinnahmen können zudem durch die Reedereien an örtliche Hilfsorganisationen oder Einrichtungen gespendet werden, die sich z.B. dem Schutz des kulturellen Erbes verschrieben haben oder die einheimische Bevölkerung unterstützen. Den Passagieren kann dann die Möglichkeit gegeben werden, diese Einrichtungen bei ihren Landausflügen zu besuchen und zu sehen, was mit den Spenden bewirkt werden kann. Um gegen die Überfüllung, Hektik und Menschenmassen in den Zielgebieten vorzugehen, ist es ratsam, die Touristenströme durch Einteilung der Passagiere zu lenken. Vorstellbar ist, den Kreuzfahrern je nach Kabine und Deck eine bestimmte Uhrzeit zu nennen, bei der das Schiff verlassen werden kann. Dies kann bereits am Vortag im verteilten Bordmagazin kommuniziert werden. Somit wird sichergestellt, dass nicht Tausende von Passagieren gleichzeitig das Schiff verlassen und die Zielgebiete „überfallen“, sondern der Landgang Stück für Stück durchgeführt wird. Gegen das Problem der Überfüllung kann ebenfalls vorgegangen werden, sofern die Reedereien ihre Anlaufpläne der verschiedenen Häfen aufeinander abstimmen und sich einig werden, wann welches Schiff welchen Hafen ansteuert. Es sollten also Belastungsgrenzen je nach Zielgebiet festgelegt werden. Verträgt ein Zielgebiet nur 5.000 zusätzliche Kreuzfahrttouristen pro Tag, sollten auch nicht mehr Schiffe das Zielgebiet an diesem Tag ansteuern.

Zuletzt wird der ökologische Aspekt betrachtet. Um gegen die Vermüllung in den Zielgebieten vorzugehen, können beim Verlassen des Schiffes zum Landgang Mülltüten an die Passagiere verteilt werden, die diese bei Rückkehr auf das Schiff abgeben oder in bereitgestellte Mülltonnen entsorgen können. Hierbei soll auch auf eine korrekte Mülltrennung geachtet werden. Für ökologisch nachhaltigen Kreuzfahrttourismus soll zudem die Zusammenstellung der Lunchpakete überdacht werden. Hier ist es möglich, wiederverwendbare Getränkeflaschen einzusetzen, die immer wieder befüllt werden können. Ebenso können die Lunchpakete anstatt in Plastikbeuteln in Stoffbeuteln an die Passagiere ausgeteilt werden. Bei Ausflügen, die per Bus stattfinden, kann darauf

geachtet werden, dass diese stets vollbesetzt sind, also immer eine Mindestteilnehmerzahl an den Ausflügen teilnimmt. Zudem können durch die Reederei mehr Ausflüge mit ökologisch wertvolleren Fortbewegungsmitteln angeboten werden, z.B. Radausflüge oder Segwaytouren, die bereits am Hafen begonnen werden und für welche die Passagiere nicht extra zu einem anderen Ausgangspunkt gebracht werden müssen. Zusätzlich sollten Reedereien darauf verzichten, Ausflüge mit Jet-Skis, Quads oder Jeeps anzubieten, die die Umwelt zusätzlich belasten. Um die Verschmutzung vor Ort und die Belastung der Passagiere und Einwohner zu verringern, ist es vorstellbar, die Schiffe mit besseren Filtern auszustatten oder auch über einen Betrieb via Elektrostrom oder Solarenergie über Landanschlüsse nachzudenken. Somit wird verhindert, dass die Schiffe während der Liegezeiten in den Häfen, bei denen Strom für z.B. Nutzung der Klimaanlage auf dem Schiff benötigt wird, die Umwelt der Zielgebiete unnötig stark verschmutzen. Den ökologischen Fußabdruck, den jeder Kreuzfahrtpassagier bei einer Reise hinterlässt, kann mit einem Bonusprogramm, welches von den Reedereien zu entwickeln wäre, entgegen gewirkt werden. Für folgendes, umweltfreundliches Verhalten könnten Punkte gesammelt werden: nachhaltige An- und Abreise per Bus/Bahn, das Buchen nachhaltiger Ausflüge (per Rad, Segway oder Besuch von Einrichtungen, siehe soziokultureller Aspekt), freiwillige Spenden für unterstützte Projekte, Vermeidung von zu häufiger Auswechslung der Badehandtücher an Bord, freiwilliges Zurückbringen des verursachten Mülls etc. Die gesammelten Punkte können auf dem Schiff für Sachleistungen (z.B. Getränkegutscheine, Wellness-Anwendungen etc.) oder bei einer Buchung einer weiteren Reise eingelöst werden. Bei Häfen in sensiblen, ökologischen Gebieten soll zudem darüber nachgedacht werden, ob ein Befahren der Anlegestellen mitten im Zielgebiet weiterhin ökologisch vertretbar ist, oder ob es sinnvoll wäre, das Schiff unter In-Hilfenahme von Tenderbooten mit dem Festland zu verbinden. Dies gilt auch für Gebiete, deren Gebäude oder Infrastruktur durch Ein- bzw. Ausfahren der Schiffe beschädigt werden könnten.

Da es sich um selbst aufgestellte Indikatoren für einen nachhaltigen Landgang in den Zielgebieten handelt, ist es wahrscheinlich, dass ein Großteil der Punkte nur schwer umsetzbar ist oder der Wille bei den Reedereien, diese umzusetzen, nicht vorhanden ist. Die Umsetzung erfordert organisatorischen Aufwand, führt zu geringerem Umsatz und bedingt die Notwendigkeit der tatsächlichen Auseinandersetzung mit dem Thema Nachhaltigkeit. Im späteren Verlauf dieser Arbeit wird versucht, die aufgestellten Indikatoren auf das Zielgebiet Venedig anzuwenden und zu entscheiden, ob diese gemäß den Aspekten vorliegen. Sofern die Punkte erfüllt werden, kann von nachhaltigerem Kreuzfahrttourismus in den Zielgebieten gesprochen werden.

3 Kreuzfahrttourismus im Zielgebiet Venedig

Die Stadt Venedig verkörpert lebendige Geschichte – von historischen Bauten, bis hin zu prachtvollen Kunstschatzen und einem ganz eigenen, romantischen Charme. Doch auch die Lagunenstadt kämpft mit modernen Problemen.¹⁰¹ Um welche Probleme es sich handelt, wie sich die Stadt bis zum heutigen Zeitpunkt entwickelt hat und wie sich die jetzige Situation der Lagunenstadt darstellt, soll in den nachfolgenden Kapiteln näher behandelt werden.

3.1 Geschichte und Entwicklung der Stadt

Venedig, auch „La Serenissima“ (ital. für „die Durchlauchtigste“) genannt, befindet sich an der Adriaküste im Nordosten Italiens und umfasst als Bezirk Venedig-Murano-Burano das historische Zentrum (ital. „centro storico“), welches in sechs Stadtteile untergliedert ist und sich über ca. 118 Inseln erstreckt (San Polo, Dorsoduro und Santa Croce rechts des Canal Grande und San Marco, Cannaregio und Castello links des Canal Grande) und die Lagune mit mehr als 60 Inseln. Auch der mittlere und der nördliche Teil werden dem Bezirk zugezählt. Hierzu gehören die Glasbläserinsel Murano, das Insel-Dreigespann Burano, Mazzorbo und Torcello, Sant’Erasmus und Vignole, die auch als Gemüseinseln bekannt sind und die Friedhofsinsel San Michele. Die Stadt Venedig und ihre Lagune, welche sich auf 550 km² erstreckt, gehören seit 1987 zum UNESCO Weltkulturerbe und ist zum Großteil auf Millionen von Pfählen aus Holz aus dem benachbarten Istrien gebaut.¹⁰²

Die Stadt blickt auf eine ereignisreiche Geschichte zurück. Durch die Eroberung der wichtigsten Küstenstädte an der Adria lösten u.a. die Westgoten eine Flüchtlingswelle auf Venedig aus, welches damals nur von Fischern und Salzbauern bewohnt war. Die Rialto-Inseln, auf denen später das heute bekannte Venedig entstand, waren bis dato unbewohnt. Sie entwickelten sich erst zur Keimzelle der Stadt, als 806 der Sitz des damaligen Dogen und weitere Inseln erobert wurden. Die Bewohner mussten sich zurückziehen und auf 118 mit Baumstämmen verbundenen Inseln entstand das neue Zentrum. Bereits zu dieser Zeit entwickelten sich also die wesentlichen Merkmale der heutigen Stadtstruktur.¹⁰³ Parallel mit dem Aufbau der Stadt, u.a. der Markuskirche, weitete sich Venedigs Seehandelsaktivität aus. Mit dem „Pactum Lothari“ begann 840

¹⁰¹ WDR: http://www.planet-wissen.de/laender_leute/italien/venedig/, Zugriff vom 07.04.15

¹⁰² Hübner, Hans-Jürgen: <http://www.geschichte-venedigs.de/venedig.html>, Zugriff vom 07.04.15

¹⁰³ Vgl. Machatschek, 2014, S.21ff.

Venedigs Unabhängigkeit. Der Aufstieg zur Großmacht und zu einem mächtigen Seestaat gelang der Lagunenstadt 1198 durch die Teilnahme am vierten Kreuzzug und der Zerschlagung des Byzantinischen Reiches. Die Venezianer erhielten Teile von Konstantinopel und einige Mittelmeerinseln. 400 Jahre später schwand ihr Einfluss durch den Aufstieg der Osmanen und die Entdeckung Amerikas zusehends. 1719 zerstörte eine Explosion die letzte venezianische Mittelmeer-Festung auf Korfu. Venedig wandelte sich im 18. Jahrhundert von einer Kaufmannsstadt zur Kultur- und Amüsierstadt und immer mehr Fremde von außerhalb strömten in die Stadt.¹⁰⁴ Seit 1866 gehört Venedig offiziell zu Italien und profitierte bald vom wirtschaftlichen Aufschwung durch Anschluss an das italienische Bahnnetz und die Öffnung des Suezkanals. Inzwischen war die größte Einnahmequelle der Stadt der Fremdenverkehr. Im Jahr 1918 wurden am Küstensaum die Wohn- und Industriestädte Mestre und Porto Marghera errichtet. Nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelte sich Porto Marghera zur drittgrößten Industriestadt Italiens. Die Auswirkungen der Industrie, die Venedig heute noch beeinflussen, werden im nachfolgenden Kapitel genauer betrachtet.¹⁰⁵

3.2 Beschreibung des Status Quo

Heute zieht die Region Venetien unter allen Regionen Italiens die meisten Touristen an. Die Zahl der Übernachtungen pro Jahr stieg von 2005 bis 2010 von 55 Millionen auf 61 Millionen.¹⁰⁶ Inzwischen besuchen Venedig doppelt so viele Touristen wie Rom.¹⁰⁷ Zwischen 20 und 30 Millionen Besucher jährlich bevölkern die Lagunenstadt. Laut Prognosen der Universität Venedig soll sich diese Zahl im Jahr 2020 bereits auf bis zu 40 Millionen Besucher jährlich belaufen, wobei der Anteil der europäischen Touristen schrumpfen und der der asiatischen steigen soll.¹⁰⁸

3.2.1 Allgemeine touristische Situation

Wie bereits erwähnt, kämpft die Stadt Venedig mit modernen Problemen, die teilweise eng mit der touristischen Situation der Lagunenstadt zusammenhängen. Diese sollen

¹⁰⁴ Vgl. Machatschek, 2014, S.21ff.

¹⁰⁵ Vgl. Machatschek, 2014, S.21ff.

¹⁰⁶ Eurostat: <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/49936/umfrage/uebernachtungen-in-beherbergungsbetrieben-in-italien-nach-regionen/>, Zugriff vom 09.04.15

¹⁰⁷ Schlamp, Hans-Jürgen: <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-20960934.html>, Zugriff vom 11.04.15

¹⁰⁸ Vgl. Machatschek, 2014, S.19

zunächst erläutert werden, bevor dann explizit auf den Einfluss des Kreuzfahrttourismus und hier besonders auf das Phänomen „Landgang“ eingegangen wird.

Ein Problem, welches eng mit der touristischen Situation zusammenhängt, ist die Stadtfucht der Einwohner und die damit verbundene zurückgehende Bevölkerungsentwicklung. Im Jahr 1950 lag die Einwohnerzahl des historischen Zentrums noch bei 175.000 Einwohnern. 1980 waren es bereits unter 100.000 Einwohner und im Jahr 2013 betrug der Einwohnerstand ca. 58.000. Als Hauptgrund für diese Entwicklung kann unter anderem der enorme Wohnungsmangel gesehen werden, da kaum noch erschwingliche und geräumige Wohnungen existieren. Zudem liegen die Lebenshaltungskosten weit über dem Landesdurchschnitt. Diese können in Venedig außerhalb des Tourismus- und Dienstleistungssektors kaum verdient werden.¹⁰⁹ In einem Statement sagte der ehemalige Bürgermeister der Stadt, Massimo Cacciari, über die Situation: „Man braucht hier dreimal so viel Geld wie in Mogliano, nur 20 Kilometer weiter. Nur die Reichen können sich das Leben in Venedig leisten oder die Älteren, die Häuser geerbt haben. Aber die Jungen? Die haben dafür nicht genug Geld.“¹¹⁰ Auch der rege Zuzug von ausländischen Stadtliebhabern entwickelt sich zum Problem. Angeblich fließen beim Kauf teurer Gewerbelizenzen enorme Mengen an Schwarzgeld, womit die Befürchtung der Venezianer einer „Invasion mit Ghettobildung“ stetig zunimmt. Durch die Touristen kommt es zudem zur Verdrängung der städtischen Infrastruktur, was dazu führt, dass kaum noch Supermärkte oder andere Einkaufsmöglichkeiten im Stadtzentrum existieren. Diese müssen Souvenirläden oder Cafés weichen, die gezielt für Touristen entstehen.¹¹¹ Ebenfalls von großer Bedeutung ist die Überalterung der Bevölkerung. Auf einen Jugendlichen kommen in Venedig drei Rentner. Es wird angenommen, dass 30% der Bevölkerung in Venedig mind. 65 Jahre alt sind und die Lagune ca. 1% der Bevölkerung pro Jahr verliert. Der damit verbundene Wegzug der Jugendlichen raubt der Stadt ihre gesunde Sozialstruktur und trägt immer mehr zur Entwicklung Venedigs zu einem „Disneyland des 15.Jahrhunderts“ bei.¹¹²

Auch die Industrialisierung hat in Venedig ihre Spuren hinterlassen. Wie bereits im vorangegangenen Kapitel erwähnt, wurden Anfang des 20.Jahrhunderts Porto Marghera

¹⁰⁹ Vgl. Machatschek, 2014, S.17f.

¹¹⁰ Newman, Cathy: <http://www.nationalgeographic.de/reportagen/venedig-sehen-und-sterben-lassen>, Zugriff vom 10.04.15

¹¹¹ Vgl. Machatschek, 2014, S.17f.

WDR: http://www.planet-wissen.de/laender_leute/italien/venedig/, Zugriff vom 11.04.15

¹¹² Machatschek, 2014, S.17f.

Hübner, Hans-Jürgen: <http://www.geschichte-venedigs.de/venedig.html#Einwohnerzahl>, Zugriff vom 11.04.15

und seine Nachbarstädte in eine Industriezone umgewandelt, die ihre Abwässer in die Lagune absonderten. Porto Marghera entwickelte sich zur drittgrößten Industriestadt Italiens und bis zu 1400 Schlote mit 179 verschiedenen Substanzen vergifteten die Luft der Gegend. Bis heute ist dieser Schadstoffausstoß nicht verringert worden, was dazu führt, dass saurer Regen die Substanz der Stadt zerfrisst. Auch das Hochwasserproblem, auf welches nachfolgend noch eingegangen wird, hängt mit der Industrie Venedigs zusammen. Vor Jahren pumpte diese Grundwasser aus der Lagune, was zum bedrohlichen Absenken des Lagunenbodens führte.¹¹³ Die jetzt veralteten Chemiefabriken gefährden die Stadt mit ihrer Lagune immens – heute werden immer noch giftige Abwässer in die Lagune geleitet und die verseuchten Ablagerungen (ital. „sedimenti“) lagern sich am Boden ab und zerstören Flora und Fauna. Diese sog. sedimenti enthalten oft giftige Substanzen wie Blei, Arsen, Asbest und Zink und gelangen in die Nahrungskette. Eine Untersuchung von Greenpeace im Jahr 1998 ergab, dass eine einzige Muschel aus der Lagune von Venedig den Dioxin-Grenzwert um das Zehnfache überschreitet.¹¹⁴ Die Giftansammlungen in der Lagune stellen eine ebenso große Bedrohung dar wie das Hochwasser. Beide Probleme sind eng miteinander verschränkt und können nicht getrennt voneinander gelöst werden.¹¹⁵

Ein weiteres Problem, welches durch die touristische Situation ausgelöst wird, ist der Müll. Von den ca. 58.000 Tonnen Müll, die jährlich in Venedig anfallen, wird der Großteil von Touristen verursacht, die diesen unbedacht in der Stadt zurücklassen. Durch die hochpreisigen Gastronomiebetriebe bringen viele Touristen ihre eigene Versorgung mit, lassen den Müll jedoch oft zurück. Häufig handelt es sich hierbei um Tagestouristen, die der Stadt somit mehr Müll als Einnahmen bringen. Was erschwerend hinzukommt, ist die Entsorgung des Mülls, der erst mit speziellen Booten zum Festland transportiert werden muss, um dann entsorgt werden zu können.¹¹⁶

Da Venedig heute mit fast 100.000 Touristen täglich zu kämpfen hat, stellt auch die Überfüllung der Stadt ein sehr großes Problem dar. Da es nur einen fußläufigen Weg über die Piazzale Roma in die Stadt gibt¹¹⁷, gestaltet sich die Lenkung der Touristenströme immer schwieriger. Eng mit diesem Problem verbunden ist auch die Masse an

¹¹³ Vgl. Machatschek, 2014, S.37ff.

¹¹⁴ Neujahr, Gaby: http://www.focus.de/politik/ausland/italien-es-stinkt-zum-himmel_aid_173773.html, Zugriff vom 12.04.15

¹¹⁵ Vgl. Machatschek, 2014, S.37ff.

Neujahr, Gaby: http://www.focus.de/politik/ausland/italien-es-stinkt-zum-himmel_aid_173773.html, Zugriff vom 12.04.15

¹¹⁶ WDR: http://www.planet-wissen.de/laender_leute/italien/venedig/, Zugriff vom 12.04.15

¹¹⁷ Vgl. Abbildung 8 im Anhang

Kreuzfahrttouristen, auf welche jedoch nachfolgend nochmals eingegangen wird. Durch die Fülle an Touristen nimmt auch der Verkehr auf den Kanälen stetig zu. Auf den Kanälen tummeln sich bis zu 400 Gondeln, 200 Wassertaxen (sog. „vaporetti“), aber auch Privatboote, Dienstleistungsboote für Müllentsorgung und Lieferboote für die hiesigen Gastronomiebetriebe.¹¹⁸ Der Autor Robert C. Davis beschreibt die Situation der Überfüllung mit folgenden Worten: „Venice is thus a city not just visited but actually *inhabited* by tourists: on average, there are no fewer than eighty-nine foreigners in the city at any given time for every one hundred Venetians who live there: the highest tourist-to-resident ratio in Europe [...]“¹¹⁹ Und der Autor Richard J.B. Bosworth äußert zudem zur täglichen Überfüllung des Markusplatzes: „[...] The great square [...] has fallen all but completely into the hands of the tourist masses. Nowadays, Venetians are said to try to avoid crossing the Piazza unless forced.“¹²⁰

Das Hochwasser in Venedig spielt parallel zu den bereits erwähnten Problemen ebenfalls eine große Rolle. Die Stadt ist nicht vollständig auf Holzpfählen gebaut, sondern steht auf ton- und kieshaltigem Sandboden. In dessen Zwischenräumen sorgen Holzpfähle für den nötigen Halt. Diese Holzfundamente wurden im salzhaltigen Lagunenwasser hart, doch seitdem sich die Gezeiten der Lagune verändert haben, sind diese Fundamente immer öfter der Luft ausgesetzt. Die Folge dessen ist ein einsetzender Fäulnisprozess, der zudem durch den erhöhten Sauerstoffgehalt des Wassers begünstigt wird, den die Schiffsmotoren verursachen. Von den Zwanziger Jahren bis zum Ende des letzten Jahrhunderts hat sich die Wahrscheinlichkeit von Hochwasser, welches 80 Zentimeter übersteigt, verzehnfacht. Grund dafür ist auch im Klimawandel zu finden. Das Wasser in der Lagune ist in den letzten drei Jahrzehnten um 20 Zentimeter gestiegen, die Stadt ist jedoch gleichzeitig um 12 Zentimeter gesunken. Das Sinken hat erst in der Stadt entstandene und dort zu verantwortende Ursachen – denn erst durch Entscheidungen der Politik wurde die Lagune so geschädigt, dass sie für die Bewohner inzwischen mehr Gefahr als Schutz bietet. Ein Grund für das starke Absinken der Lagune ist die Entnahme artesischen Wassers durch die Großindustriebetriebe in Porto Marghera, was durch die Regierung jahrelang nicht unterbunden wurde. Dies sorgte für ein Absinken des Grundwasserspiegels der Stadt. Durch die Tanker der Petrochemie und später durch die wachsende Zahl der Kreuzfahrtschiffe wurden zudem Schiffskanäle vertieft, was dafür sorgt, dass sich das Wasser bei Hochwasser schnelleren Zu-

¹¹⁸ Mayr, Walter: <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-111320148.html>, Zugriff vom 12.04.15

Vgl. Machatschek, 2014, S.19

¹¹⁹ Davis, Marvin (2004): Venice, the tourist maze, Berkeley/Los Angeles/London, S.3f.

¹²⁰ Bosworth (2014): Italian Venice – a history, New Haven und London, S.240

gang in die Lagune verschaffen kann.¹²¹ Der Autor Machatschek äußert sich zu dieser Entwicklung folgendermaßen: „Während die alte Republik Venedig noch weitgehend in der Lage war, die komplexen Ursachen der Bedrohung zu beherrschen, scheint heute eher Ratlosigkeit vorzuherrschen, gepaart mit umstrittenen Einzelmaßnahmen.“¹²² Bereits 1500 wurden erstmals Palisaden errichtet, um gegen das Hochwasser vorzugehen. Das Problem lag jedoch in der natürlichen Atmung der Lagune, die nicht verhindert werden sollte. Hierzu war es nötig, dass genügend Meerwasser die Lagune durchspülte. In den sog. „lidi“ (ital. für Strand) wurden dafür Durchlässe und zusätzlich wellenbrechende Deichanlagen (sog. „murazzi“) errichtet, die bis 1966 eine Länge von 15 Kilometern, eine Breite von 14 Metern und eine Höhe von 4,5 Metern erreichten. In diesem Jahr wurde Venedig von einer historischen Sturmflut getroffen, die den Pegel auf 1,94 Meter über Null ansteigen ließ. Der Markusplatz stand zu diesem Zeitpunkt 1,24 Meter unter Wasser und die Murazzi wurden von der Stadt saniert und verlängert. Doch auch die Verlängerung half nicht mehr, über die Hochwasserproblematik hinwegzusehen. 1980 begannen Ingenieure mit der Konstruktion von „MOSE“ (ital. für module sperimentale elettromeccanico), einem Modul bestehend aus über 70 Schleusentoren auf dem Meeresgrund an den Ausfahrten der Lagune, die ab einem Hochwasser von 1,10 Meter über Normalpegel durch Druckluft aufgerichtet werden sollen. Im Anhang der vorliegenden Arbeit sind das Modul und dessen Anbringungsorte (Abbildung 6 und 7) schematisch dargestellt. 1989 ging das Projekt in die Testphase, scheiterte aber zunächst, da festgestellt wurde, dass die Schleusentore den Wasseraustausch in der Lagune gefährdeten. Nachdem das Projekt jahrelang ruhte, genehmigte die Regierung Berlusconi 2003 die endgültige Realisierung. Das Projekt soll 2016 fertiggestellt werden und über 5 Milliarden Euro kosten. Die bereits damals existierenden Probleme sind dennoch immer noch aktuell: die Schleusen erschweren den Wasseraustausch in der Lagune, sie begünstigen die Verlandung, senken die Wasserqualität und schädigen die Tierwelt der Lagune. Es wird zudem angenommen, dass die Schleusen langfristig sinnlos seien, da sie bei erhöhtem Meeresspiegel und häufigerem Hochwasser immer öfter geschlossen werden müssten. Hochrechnungen ergaben, dass bei einem Anstieg des Meeresspiegels von 70 Zentimetern die Schleusen die Hälfte des Jahres geschlossen bleiben müssten. Dies hätte ungeahnte Folgen für den Wasseraustausch, aber auch für die Versorgung der Lagune und für den Kreuzfahrttourismus, denn das Anlegen von Schiffen wäre dann kaum mehr möglich. Kritiker äußern zudem, dass der Bau der teuren Flutbarrieren sinnlos sei, wenn nicht gleichzeitig strikte Abwasservorschriften und Regelungen für Schadstoffemissionen geschaffen werden. Sofern dies nicht geschehe,

¹²¹ Vgl. Huse (2005): Venedig. Von der Kunst, eine Stadt im Wasser zu bauen, München, S.223ff.

Vgl. Machatschek, 2014, S.53

¹²² Machatschek, 2014, S.37

werde zwar die Hochwassergefahr gestoppt, aber die totale Vergiftung der Lagune begünstigt, da der Reinigungseffekt durch das Wasser der Adria ausbleiben würde.¹²³ Das ganze Ausmaß des MOSE-Projekts soll in dieser Arbeit nicht analysiert werden, da es den vorgegebenen Rahmen sprengen würde. Zusammenfassend wird jedoch klar, dass Venedigs Untergrund umfassende Sanierungsmaßnahmen benötigt, um dem Wasser noch weitere Jahre standzuhalten. Ein Notfallplan wäre, die Fundamente der Häuser mit Zementeinspritzungen zu stabilisieren oder bei abgesackten Gebäuden hydraulische Anhebungen durchzuführen. Das Problem besteht jedoch darin, dass die nötigen finanziellen Mittel nicht zur Verfügung stehen. Zudem sollen die dadurch entstehenden, jahrelangen Baustellen den Touristen nicht zugemutet werden.¹²⁴ Der italienische Historiker Piero Bevilacqua beschreibt die prekäre Situation Venedigs mit folgenden Worten:

„Unter demographischen und sozialen Gesichtspunkten ist aus der ehemaligen Insel eine Art Kunstwelt geworden [...]. Traditionelle Berufe [...] werden nicht mehr ausgeübt und damit sind jene ruhigen Stadtbewohner unwiderruflich verschwunden, die einstmal die Stadt und Lagune überwacht und für ihre Instandhaltung gesorgt haben. Die ursprünglich symbiotische Beziehung zwischen Stadt und Einwohnern, der Venedig sein wundersames Überleben verdankt, hat sich aufgelöst zu Gunsten flüchtiger und oberflächlicher Beziehungen. An ihre Stelle ist [...] eine anonyme ‚städtische Masse‘ getreten, für deren materielle Interessen und Geschäftigkeit die Stadt nichts weiter ist als eine prächtige Kulisse [...]. Als Hauptursache für den Verfallsprozess, der die Lagune erfasst hat und heute bedroht, sind also vor allem der Wandel der Sozialstruktur und die veränderte Einstellungen der Menschen anzusehen.“¹²⁵

Man stellt sich nun die Frage, was von einer Stadt übrig bleibt, die sich beinahe komplett dem Tourismus hingibt und was aus den Venezianern wird, die zwar unter dem Ausverkauf ihrer Stadt leiden, dennoch dem „Verfall“ der Stadt durch ihr teilweise rücksichtsloses Verhalten auch zuarbeiten.¹²⁶ Es entsteht der Eindruck, dass Interessen, Verhaltensweisen und Entscheidungen der Menschen hauptsächlich für die Gefahren, die Venedig heute bedrohen, verantwortlich sind.¹²⁷

¹²³ Vgl. Machatschek, 2014, S.37ff.

FAZ: <http://www.faz.net/aktuell/feuilleton/neue-deiche-venedig-wird-nicht-untergehen-199624.html>

Tagesanzeiger: <http://www.tagesanzeiger.ch/wissen/technik/Der-Tod-von-Venedig/story/31531281>

WDR: http://www.planet-wissen.de/laender_leute/italien/venedig/hochwasser.jsp

FAZ: <http://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/venedig-wer-kann-die-lagune-retten-13178817.html>, Zugriff vom 13.04.15

¹²⁴ Vgl. Machatschek, 2014, S.53

¹²⁵ Bevilacqua (1998): Venedig und das Wasser – Ein Gleichnis für unseren Planeten, Frankfurt/Main, New York, S.113f.

¹²⁶ ZEIT Online: <http://www.zeit.de/kultur/film/2012-12/film-das-venedig-prinzip/seite-2>, Zugriff vom 16.04.15

¹²⁷ Vgl. Bevilacqua, 1998, S.42

3.2.2 Kreuzfahrttourismus und das Element „Landgang“

Wie bereits erwähnt, spielen der Kreuzfahrttourismus und insbesondere der Landgang der Passagiere in Venedig eine große Rolle. Der 21. September 2013 stellt hierbei einen „besonderen“ Tag dar: An diesem Samstag legten insgesamt 12 Schiffe in den Häfen von Venedig an und brachten somit 20.000 Menschen in die Stadt, zusätzlich zu den bereits über 60.000 anwesenden Touristen, die nicht per Schiff kamen. Dies ließ die Stadt beinahe kollabieren.¹²⁸ Im gesamten Jahr 2013 zählte Venedig über 1,8 Mio. Kreuzfahrttouristen, die mit 47 verschiedenen Reedereien auf 87 Schiffen die Stadt anfuhrten und die entweder in der Stadt eine Kreuzfahrt begannen oder beendeten, oder aber Venedig als Zwischenziel ihrer Kreuzfahrt hatten.¹²⁹ Der Anstieg der Kreuzfahrtpassagiere ist enorm. Wurden im Jahr 1997 nur insgesamt 299.450 Kreuzfahrtpassagiere gezählt, waren es fünf Jahre später bereits 507.547 und im Jahr 2007 wiederum 987.635.¹³⁰ Anders als bei den Häfen Civitavecchia bei Rom oder Livorno bei Florenz, legen die Schiffe in Venedig direkt in der Stadt an. Diese verfügt über insgesamt drei Häfen: die Stazione Marittima, an deren Terminals bis zu fünf große Schiffe anlegen können, der San-Basilio-Kai am Guidecca-Kanal für die kleineren Schiffe und der Riva Sette Martiri-Pier hinter dem Markusplatz.¹³¹ Abbildung 8 im Anhang zeigt die möglichen Anlegestellen für die Schiffe. Diese sind lila markiert. Die An- bzw. Ausfahrt aus dem Hafen wird über den Guidecca-Kanal vollzogen. Darin liegt auch die Besonderheit der Stazione Marittima in Venedig – die Schiffe müssen beim Ausfahren direkt an der historischen Altstadt und am Markusplatz vorbei, um ins offene Meer zu fahren. Eine Darstellung der Route für Passagierschiffe ist im Anhang zu finden, ebenso wie eine Ansicht des Hafens aus Vogelperspektive und eine Momentaufnahme eines ausfahrenden Kreuzfahrtschiffes aus der Lagune (Abbildungen 9 bis 11). Die Ausfahrt geschieht inzwischen oft mithilfe von Schleppern, nachdem 2004 das deutsche Schiff *Mona Lisa* bei Nebel im Markusbecken vor dem Dogenpalast auf Grund lief und beinahe eine Katastrophe auslöste. Der damalige Bürgermeister der Stadt Paolo Costa forderte nach diesem Vorfall ein Verbot der Schiffspassagen zwischen Markusplatz und der Insel San Giorgio Maggiore, welches jedoch nicht in Kraft getreten ist. Inzwischen ist Costa Chef der Hafenbehörde und setzt sich wieder für Kreuzfahrtschif-

¹²⁸ Vgl. Machatschek, 2014, S.19

¹²⁹ Venezia Terminal Passeggeri: <http://www.vtp.it/azienda/statistiche.jsp>, Zugriff vom 20.04.15

¹³⁰ Venezia Terminal Passeggeri: <http://www.vtp.it/risorse/allegati/Statistics-1997-2013.pdf>, Zugriff vom 20.04.15

¹³¹ Reisebüro Seereiseplanung: <http://www.kreuzfahrt-mittelmeer.eu/kreuzfahrten-ab-venedig/>, Zugriff vom 20.04.15

fe in der Lagunenstadt ein.¹³² Durch die Havarie der Costa Concordia im Jahr 2012 wurde zwar italienweit durch einen Regierungserlass verboten, Küstenpassagen von weniger als zwei Seemeilen durchzuführen, dieser Erlass gilt jedoch nicht für die Stadt Venedig.¹³³ Aus diesem Grund fahren die Schiffe immer noch im Abstand von weniger als 500 Metern an den Sehenswürdigkeiten der Stadt vorüber und lösen damit ungeahnte Schäden aus, auf die jedoch im nachfolgenden Kapitel expliziter eingegangen wird.¹³⁴ Nach Schätzungen lassen die Kreuzfahrttouristen zwar ca. 150 Mio. Euro bei Landgängen in der Stadt, jedoch bleiben sie meist nur wenige Stunden und bringen durch die kurze Aufenthaltsdauer keine Einnahmen aus Übernachtungen und auch kaum Einnahmen für die Gastronomiebetriebe.¹³⁵ Die Versorgung der Menschen ist durch ihr „schwimmendes Hotel“ meist durch All-Inclusive-Angebote gewährleistet, und oft sind die Passagiere mit Lunchpaketen durch das Schiff versorgt. Verbunden mit den Landausflügen ist auch die Hektik, mit welchen die Passagiere diese durchführen müssen, da das Schiff meist nur eine begrenzte Liegezeit im Hafen hat. Oft konzentrieren sich die Landgänge auf das historische Zentrum der Stadt. Um die Kompaktheit und die damit verbundene Hektik und Schnelligkeit der Ausflüge zu erfassen, wurde exemplarisch ein Angebot ausgesucht, welches Venedig als Hafen in der Route hat. Das Unternehmen AIDA bietet den Ausflug „Venedigs Highlights“ an, der in 4:30 Stunden sowohl den Besuch des Markusplatzes beinhaltet, als auch die Besichtigung des Dogenpalasts und der Markusbasilika.¹³⁶ An der relativ kurzen Zeitspanne lässt sich erkennen, mit welcher Geschwindigkeit die Ausflüge durchgeführt werden müssen, um alle Sehenswürdigkeiten abzudecken und das sich diese nur auf das Zentrum Venedigs konzentrieren. Beim Einfahren in die Lagune stoßen die Schiffe giftigen Treibstoff aus und auch während der Liegezeiten sind die Anwohner dem Lärm der Motoren ausgesetzt, die ununterbrochen laufen, da die Schiffe mit Strom versorgt werden müssen.¹³⁷ Die Auswirkungen, die die Fahrtroute und die Schiffe auf die Stadt haben, werden im nachfolgenden Kapitel genauer behandelt.

¹³² Tagesspiegel: <http://www.tagesspiegel.de/kultur/kulturkampf-die-verkaufte-seele-der-lagune/8026522.html>, Zugriff vom 20.04.15

¹³³ Vgl. Machatschek, 2014, S.198

¹³⁴ WELT: <http://www.welt.de/reise/staedtereisen/article121847696/Venedig-verzweifelt-an-Kreuzfahrtschiff-Plage.html>, Zugriff vom 20.04.15

¹³⁵ Stuttgarter Zeitung: <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.venedigs-hass-liebe-zu-kreuzfahrtschiffen-monster-in-der-lagune.f77d7222-104d-4cb5-a3d1-aae512198091.html>, Zugriff vom 20.04.15

¹³⁶ AIDA Cruises:

http://www.aida.de/reise/VI07150517/ausfluege/?tx_aidadyncatalog_catalog%5BpaxConfig%5D=2, Zugriff vom 20.04.15

¹³⁷ Vgl. Machatschek, 2014, S.198

3.3 Analyse und Bewertung der Situation in Venedig

Betrachtet man die positiven und negativen Effekte, die der heutige Kreuzfahrttourismus auf die Stadt Venedig und ihre Lagune hat, bedarf es auch einer Sicht in die Vergangenheit, die immer noch Einfluss auf die heutige Entwicklung ausübt. Die Effekte wirken sich einerseits zwar positiv auf die Stadt aus, dennoch existieren auch negative Effekte. Diese sollen nachfolgend erläutert und analysiert werden.

3.3.1 Positive Effekte des Kreuzfahrttourismus

Zu den positiven Effekten, die der Kreuzfahrttourismus auf Venedig hat, kann man die Einnahmen zählen, die durch das Anlegen der Schiffe im Hafen generiert werden. Gebühren fallen für die Reedereien unter anderem für die Bereitstellung von Gangways¹³⁸, die Abgabe von Frischwasser, die Entsorgung von Abwasser, die Bereitstellung von Security-Personal und die Gepäckhandhabung an. Sofern die Schiffe ihre Tanks in Venedig auffüllen, bringt dies der Stadt Einnahmen von bis zu 500.000 Euro je Tankfüllung.¹³⁹ Auch die Liegegebühren, die von den Reedereien zu zahlen sind, wenn das Schiff (über Nacht) im Hafen liegt, gehören zu dieser Gruppe von Einnahmen. Zudem können die Parkgebühren, die von den Urlaubern zu entrichten sind, wenn sie ihre Kreuzfahrt in Venedig starten und per PKW anreisen, hinzugerechnet werden. Hierzu gehören auch die Einnahmen durch Passagiere, die per Flugzeug nach Venedig reisen, um dann auf ein Schiff umzusteigen, da für diese Flughafengebühren fällig werden, die der Stadt zu Gute kommen. Zu den positiven Effekten zählt auch die Anschaffung von Lebensmitteln, mit welchen das Schiff beladen wird, sofern Venedig als Starthafen fungiert. Des Weiteren soll hier noch das Konzept „Cruise&Stay“ erwähnt werden, das ebenfalls einen positiven Effekt auf die Stadt haben kann. Beim „Cruise&Stay“-Konzept handelt es sich um eine Kombination von Schiffsreise und Landaufenthalt.¹⁴⁰ Es wird den Passagieren also die Möglichkeit geboten, nach Beendigung oder vor Beginn der Kreuzfahrt noch weitere Tage in der Destination des Ein- bzw. Ausschiffungshafens zu verbringen, was der Stadt zusätzlich Einnahmen durch Übernachtungen bringt. Je nach gebuchter Übernachtungsleistung kann hier auch die hiesige Gastronomie an den Passagieren verdienen. Die „Marke“ Venedig wird ebenfalls durch die Menge an Kreuzfahrttouristen gestärkt. In seinem Dokumentarfilm „Das

¹³⁸ *Übergang von Schiff an Land*

¹³⁹ Stuttgarter Zeitung: <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.venedigs-hass-liebe-zu-kreuzfahrtschiffen-monster-in-der-lagune.f77d7222-104d-4cb5-a3d1-aae512198091.html>, Zugriff vom 25.04.15

¹⁴⁰ Vgl. Weiland, 2005, S.191

Venedig-Prinzip“ beschreibt der Regisseur Andreas Pichler, dass allein durch die Marke Venedig jährlich 1,5 Mrd. Euro umgesetzt werden.¹⁴¹ Sie profitiert von ihrem USP (unique selling proposition), also ihrem Alleinstellungsmerkmal durch die einzigartige Lage und Historie. Die Touristen tragen die Begeisterung für die Stadt um die Welt, indem sie in ihren Heimatländern von ihrem Aufenthalt schwärmen, was wiederum für neue, mögliche Besucher sorgt. Zu den positiven Effekten können zudem die Einnahmen gezählt werden, die durch kulturelle Sehenswürdigkeiten wie Museen verdient werden. Zwar gibt es in Venedig drei staatlich geführte Museen, die restlichen Einrichtungen werden jedoch unter städtischer Führung betrieben.¹⁴² Auch nicht vernachlässigt werden sollten die Arbeitsplätze, die in Venedig abhängig vom Tourismus sind. Der Großteil der Einwohner arbeitet in der Hotellerie, der Gastronomie oder dem Transportwesen (Gondelieri etc.). Auf die Kreuzfahrtbranche entfallen hierbei speziell die Mitarbeiter im Hafen und in den Kreuzfahrtterminals. Der Kreuzfahrttourismus in Venedig erhält ca. 6.000 Arbeitsplätze.¹⁴³ Zusätzlich profitieren auch Stadtführer von den Kreuzfahrern, die diese bei Ausflügen begleiten. Abschließend sollen als positiver Effekt noch die Steuereinnahmen durch den Tourismussektor erwähnt werden. Jedoch stellen diese nur einen geringen Anteil der Einnahmen dar, weil ein Großteil an den Staat Italien und nicht an die Stadt Venedig fließt.¹⁴⁴

3.3.2 Negative Effekte des Kreuzfahrttourismus

Der Widerspruch bezüglich der Steuereinnahmen zeigt das Dilemma der Stadt auf. Den Aufwand, den Venedig betreiben muss, um sich selbst zu erhalten, ist weitaus größer als der Ertrag durch den Tourismus. Zu diesem Aufwand gehören die Instandhaltung der Infrastruktur, die Gewährleistung des ökologischen Gleichgewichts der Lagune, die Bereitstellung von Dienstleistungen bezüglich der öffentlichen Sicherheit und vieles mehr. Dies ist mit hohen Kosten verbunden und somit verdient am eigentlichen Tourismus nicht die Stadt, sondern andere, nämlich überregionale Agenturen und internationale Reiseunternehmen und Konzerne. Vom Gesamtumsatz von ungefähr 15 Mrd. Euro, der durch die Ausgaben der Touristen jährlich in Venedig generiert wird, geht nur ein Bruchteil an die Kommune und die örtliche Tourismusindustrie. Laut Jan van der Borg, Professor für Urban Management and Tourism Economics an der Uni-

¹⁴¹ Vgl. Pichler (2012): „Das Venedig-Prinzip“, Dokumentarfilm, ab Minute 8:55

¹⁴² Süddeutsche: <http://www.sueddeutsche.de/reisefuehrer/venedig/sehenswertes>, Zugriff vom 25.04.15

¹⁴³ Stuttgarter Zeitung: <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.venedigs-hass-liebe-zu-kreuzfahrtschiffen-monster-in-der-lagune.f77d7222-104d-4cb5-a3d1-aae512198091.html>, Zugriff vom 25.04.15

¹⁴⁴ FAZ: http://www.faz.net/aktuell/reise/nah/tourismus-in-venedig-der-kreuzzug-12667689.html?printPagedArticle=true#pageIndex_2, Zugriff vom 25.04.15

versität Venedig, wird diese Entwicklung noch durch die geläufige Steuerhinterziehung bei den großen Unternehmen begünstigt. Inzwischen hat die Stadt 400 Mio. Euro Schulden angehäuft.¹⁴⁵ Darin besteht nicht das einzige Problem der Stadt. Dem positiven Effekt des „Fly&Cruise“-Konzepts steht der negative Effekt des Tagestourismus in Venedig entgegen, unter den meist auch die Kreuzfahrttouristen fallen. Die Touristen verbringen nur einen Tag in der Stadt und generieren deshalb kaum Einnahmen durch Übernachtungen oder in der Gastronomie.¹⁴⁶ Mit den Tagestouristen hängen auch die starke Verschmutzung und das Müllproblem der Stadt zusammen. Die mitgebrachten Lunchpakete, die die Touristen auf dem Schiff für den Landausflug erhalten, werden oft zurückgelassen und müssen auf Kosten der Stadt aufwendig entsorgt werden.¹⁴⁷

Des Weiteren stellt die ständige Überfüllung der Stadt ein großes Problem dar. Im Falle des Kreuzfahrttourismus ist diese Überfüllung nicht stetig, sondern „überfallartig“, da beim Anlegen der Schiffe mit einem Schwung mehrere tausend Menschen von Bord gehen und ihren Landgang in der Stadt beginnen. Die engen Gassen der Altstadt tragen zudem negativ zur Überfüllung bei und lösen oft Stress und Hektik aus.¹⁴⁸ Betroffen sind inzwischen auch die Kanäle der Stadt, die immer stärker frequentiert von Booten befahren werden.¹⁴⁹ Bei ihren Landgängen müssen die Kreuzfahrtpassagiere in möglichst kurzer Zeit eine größtmögliche Menge an Sehenswürdigkeiten passieren und konzentrieren sich meist auf den Kern der Stadt. Hierbei ist es schwer, eine ausreichende Qualität der Ausflüge zu gewährleisten, die Überfüllung kann häufig zu Stress und Hektik führen. Ebenfalls erwähnt werden sollten hier die geringen Margen, die die Stadtführer auf die Durchführung der Ausflüge erhalten.¹⁵⁰ Ein weiteres Problem stellt die Störung der Einwohner dar. Diese werden durch den ständigen Lärm, den Schmutz und die stetige Überfüllung auf eine nervliche Probe gestellt. Diese Tatsache wird auch durch Andreas Pichler in seinem Dokumentarfilm aufgenommen. Dort berichtet die

¹⁴⁵ Vgl. Pichler, 2012, ab Minute 53:00

Vgl. Pichler, 2012, Extramaterial „Der Ökonom Jan van der Borg über den Ausverkauf der Stadt“, ab Minute 1:20

Reski, Petra: <http://www.petrareski.com/reportagen/ach-venedig/>, Zugriff vom 25.04.15

¹⁴⁶ Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.154

¹⁴⁷ WDR: http://www.planet-wissen.de/laender_leute/italien/venedig/, Zugriff vom 25.04.15

WDR: <http://www.wdr5.de/sendungen/politikum/serien/sommersiermonokultur104.html>, Zugriff vom 25.04.15

¹⁴⁸ Vgl. Pichler, 2012, ab Minute 17:40

Cruise Tricks: <http://www.cruisetricks.de/rekord-fuer-venedig-zwoelf-kreuzfahrtschiffe-an-einem-tag/>, Zugriff vom 26.04.15

¹⁴⁹ WELT: <http://www.welt.de/reise/staedtereisen/article140882638/Neue-Regeln-fuer-den-Verkehr-bringen-Venedig-um.html>, Zugriff vom 14.05.15

¹⁵⁰ Vgl. Schulz, Auer, 2010, S.146f.

italienische Schriftstellerin und Einwohnerin Tudi Sammartini, dass es erst nachts um 2 Uhr möglich ist, den Markusplatz zu besuchen, da sich dann keine Touristen mehr dort aufhalten. Zusätzlich spricht Sammartini davon, dass sie im Erdgeschoss ihre Bilder bereits mit Klebeband befestigen musste, da sie sonst durch die Vibrationen der großen Kreuzfahrtschiffe ständig von der Wand fallen.¹⁵¹

Es existieren weitere Auswirkungen, die der Kreuzfahrttourismus auf die Stadt hat, zum Beispiel die Verschärfung der Hochwasserproblematik, aber auch die Verschmutzung der Luft. Bereits seit dem 16. Jahrhundert stellten die Flüsse, die die Lagunenstadt umgaben, eine große Bedrohung dar. Gegen die zunehmende Verlandung, die durch die Flüsse bedingt wurde, entschieden sich die Zuständigen der Stadt für eine Umleitung der Flüsse im Hinterland.¹⁵² Dadurch war es zwar gelungen, die Verlandung der Lagune zu verhindern, jedoch fehlte dadurch jegliches Material zur Auffüllung des Lagunenbeckens und des Küstenstreifens. Seit ein Kanal den Hafen von Malamocco mit dem Hafen von Marghera verbindet und dafür extra vertieft wurde, gelangen größere Mengen an Meerwasser in die Lagune und lässt den Pegel schneller ansteigen. Der Schiffs- und Bootsverkehr in den Kanälen verschärft das Problem zunehmend, da durch die Schiffsmotoren Sedimente vom Boden aufgewirbelt werden und die Flora durch Wasserverschmutzung zerstört wird.¹⁵³ Durch die Entnahme des Grundwassers für die Industriebetriebe, die vorangehend bereits beschrieben wurde, sinkt der Boden der Lagune zudem ab, während das Wasser kontinuierlich steigt.¹⁵⁴ Der starke Wellengang der Schiffe trägt dazu bei, dass die Pfähle, auf welchen die Gebäude teilweise erbaut sind, angegriffen werden und Fundamente ausgehöhlt werden. Des Weiteren werden die luftverschmutzenden Gase und Partikel, die die Schiffe ausstoßen, mit der Beschädigung der Fassaden in Verbindung gebracht. Lagern sich diese ab, greifen sie den Marmor der Denkmäler an und beschädigen ihn. Auch der Elektromog durch die Radaranlagen und die Belastung durch Feinstaub können als negative Effekte, vor allem für die Bewohner der Stadt, genannt werden. Der starke Anstieg an Lungenerkrankungen wird ebenfalls mit der Zunahme der Schiffsanläufe in Venedig in Verbindung gebracht. Die Stadt verzeichnet die höchste Lungenkrebsrate in ganz Italien.¹⁵⁵ Ferner lassen sich die riesigen Schiffe schwer in das historische Stadtbild Ve-

¹⁵¹ Vgl. Pichler, 2012, ab Minute 19:45 und 43:40

¹⁵² Vgl. Bevilacqua, 1998, S.98ff.

¹⁵³ Vgl. Bevilacqua, 1998, S118ff.

¹⁵⁴ N-TV: <http://www.n-tv.de/wissen/Venedig-lebt-mit-dem-Untergang-article7712921.html>, Zugriff vom 26.04.15

¹⁵⁵ Tagesspiegel: <http://www.tagesspiegel.de/kultur/kulturkampf-die-verkaufte-seele-der-lagune/8026522.html>, Spiegel Online: <http://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/kreuzfahrtschiffe-in-venedig-wellen-flut-abgase-und-absacken-a-933327.html>, Zugriff vom 26.04.15

nedigs integrieren, manche Schiffe überragen den Dogenpalast um das doppelte seiner Größe. Der venezianische Wirtschaftsprofessor und Mitglied der Bürgerinitiative „No grandi navi“ (ital. für „Keine großen Schiffe“) Giuseppe Tattara hat das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Kreuzfahrtindustrie für Venedig analysiert und festgestellt, dass die Kosten, die für Venedig durch die Schiffe anfallen, den Verdienst übersteigen. Als Kosten sieht er u.a. Luftverschmutzung und Klimaschäden. Nicht einkalkuliert sind hierbei die Gesundheitsschäden für die Bewohner oder die Schäden am ökologischen Gleichgewicht der Lagune und den Gebäuden. Die Differenz zwischen Kosten und Nutzen tragen laut Tattara die Venezianer selbst, die jährlich ungefähr 6.000 Euro pro Kopf für den Erhalt der Kreuzfahrtindustrie zahlen müssen.¹⁵⁶

Betrachtet man die Probleme, die die Kreuzfahrtindustrie in Venedig verursacht, stehen diese offensichtlich im Widerspruch zu den Zielen einer nachhaltigen Tourismuspolitik. Ökologische Ziele wie Verminderung der Schadstoffemissionen, Nichtgefährdung der Biodiversität und allgemeiner Erhalt intakter Natur sind durch den Kreuzfahrttourismus in der Stadt nicht gegeben. Auch soziokulturelle Ziele, wie etwa die Partizipation der Bevölkerung an der Gestaltung bzw. Planung der Heimat werden nicht berücksichtigt. Nachfolgend sollen die genannten positiven, wie negativen Effekte in einer SWOT-Analyse zusammengefasst werden, um daraufhin eine Bewertung ziehen zu können – ist Nachhaltigkeit im Zielgebiet Venedig noch gegeben oder hat der ökonomische Profit ungeachtet der Natur und der Bewohner bereits Einzug gehalten?

3.4 SWOT-Analyse des Kreuzfahrttourismus im Zielgebiet Venedig

Um die bisher erwähnten Ausführungen zu stärken, wird im Folgenden eine SWOT-Analyse durchgeführt. Diese dient dazu, die Stärken (Strengths) und Schwächen (Weaknesses) des Kreuzfahrttourismus in Venedig zu analysieren und daraus Chancen (Opportunities) und Risiken (Threats) abzuleiten. Die Analyse soll die positiven und negativen Effekte des Kreuzfahrttourismus auf die Stadt nochmals aufnehmen und zusammenfassen, bevor nachfolgend ein Fazit gezogen wird, ob der ökonomische Profit bereits eine wichtigere Rolle im Zielgebiet eingenommen hat als Nachhaltigkeit.

¹⁵⁶ Tagesspiegel: <http://www.tagesspiegel.de/kultur/kulturkampf-die-verkaufte-seele-der-lagune/8026522.html>, Zugriff vom 27.04.15

Tabelle 1: SWOT-Analyse des Kreuzfahrttourismus im Zielgebiet Venedig

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einnahmen durch den Kreuzfahrt-tourismus → Stärkung der lokalen Wirtschaft ▪ Stärkung der Marke und des USP von Venedig ▪ Schaffung von Arbeitsplätzen ▪ Steuereinnahmen ▪ Einzigartigkeit durch Lage der Stadt ▪ Kreuzfahrttourismus sorgt für Steigerung der Bekanntheit weltweit ▪ Lage des Hafens (kurze Wege, gute Erreichbarkeit, direkte Stadtlage) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ geringe Einnahmen durch Kreuz-fahrttouristen, da Tagestouristen ▪ herrschende Steuerhinterziehung und Korruption, sowie Geldgier der Verantwortlichen ▪ Verstärkung des Müllproblems ▪ Schädigung der fragilen Infra-struktur der Stadt durch Über-füllung, Massen, Hektik ▪ Störung der Einwohner ▪ Verstärkung der Hochwasser-problematik ▪ Gefährdung der Gesundheit der Einwohner ▪ Image leidet ▪ Abhängigkeit der Stadt vom Tourismus ▪ Lage des Hafens (Nähe zu Gebäuden → Unfallgefahr)
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ▪ „Aufstieg“ Venedigs zum meist-besuchten Hafen der Mittelmeer-region → Mehreinnahmen, Schaffung weiterer Arbeitsplätze ▪ Finanzielle Hilfe von außerhalb zur Problembehebung, z.B. durch Hilfgelder der EU ▪ Entwicklung zum Vorbild für nach-haltigen Kreuzfahrttourismus ▪ Einsetzen der Einnahmen des Kreuzfahrttourismus zur Problem-behebung der Stadt (Instand-haltung Gebäude, Hochwasser-schutzmaßnahmen etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbleiben der Touristen (durch Hochwasser, Verschmutzung, Überfüllung) ▪ Sozialstruktur wandelt sich, Ein-wohner schwinden vollkommen ▪ Ökologisches Gleichgewicht der Lagune kippt → Verseuchung ▪ Stadt wird von ausländischen Investoren „übernommen“ ▪ Job- und Einnahmeverluste, falls sich Kreuzfahrtbranche abwendet und Hafen meidet ▪ Schiffsunglück / Tankerunglück ▪ Aberkennung des Weltkulturerbe-Titels durch die UNESCO ▪ Instandhaltung der Infrastruktur durch andauernde Hochwasser nicht mehr möglich → Kosten-explosion, Verfall

Quelle: eigene Darstellung

Aus der SWOT-Analyse wird ersichtlich, dass der Kreuzfahrttourismus in Venedig durchaus Stärken aufweist und sich daraus weitere Chancen für die Stadt entwickeln könnten. In der Öffentlichkeit wird oft kommuniziert, dass durch den Kreuzfahrttourismus die lokale Wirtschaft gefördert wird, Einnahmen generiert werden und die Marke Venedig gestärkt wird. Die negativen Folgen werden jedoch oft verschwiegen. Durch seine Einzigartigkeit und seine direkte Lage ist es für den Hafen der Stadt zwar möglich, zum meistbesuchten Hafen der Mittelmeerregion aufzusteigen, denn der Abstand zu den Häfen von Barcelona und Civitavecchia ist, wie bereits vorangegangen aufgenommen, relativ gering. Dieser Aufstieg würde für die Stadt die Chance bedeuten, weitere Arbeitsplätze im Kreuzfahrttourismussektor zu schaffen und Mehreinnahmen zu generieren. Doch ob sich diese Entwicklung langfristig positiv auf die Stadt und die Tourismusproblematik auswirken wird, ist hierbei fraglich. Es wäre möglich, die erwirtschafteten Einnahmen durch den Kreuzfahrttourismus für die Instandhaltung der Stadt und deren Infrastruktur einzusetzen und somit gegen den Verfall zu arbeiten, der sich inzwischen immer deutlicher bemerkbar macht. Sofern sich die Europäische Union (EU) dafür ausspricht, die Stadt durch Hilfgelder zu unterstützen, könnten diese ebenfalls für die Instandhaltung eingesetzt werden. Venedig könnte sich zum Vorbild für nachhaltigen Kreuzfahrttourismus entwickeln, falls einige Aspekte, die im nachfolgenden Kapitel als Indikatoren vorgestellt werden, umgesetzt werden.

Derzeit herrschen jedoch die Schwächen und die damit verbundenen Risiken bezüglich des Kreuzfahrttourismus vor. Der Aufstieg zum beliebtesten Hafen würde die Schwächen, die bereits deutlich erkennbar sind, weiter verstärken. Mit der Zunahme des Kreuzfahrttourismus wird sich auch die Müll- und Überfüllungsproblematik fortsetzen bzw. verstärken. Parallel dazu besteht die Gefahr, dass die Stadt gänzlich ihre Sozialstruktur verliert, sofern sich noch mehr Einwohner dafür entscheiden, Venedig zu verlassen. Jegliche Dimension von tourismuspolitischer Nachhaltigkeit ist in der Stadt also offensichtlich nicht gegeben. Es existiert ein deutliches Spannungsfeld zwischen ökonomischem Ertrag und Nachhaltigkeit, wobei der ökonomische Ertrag deutlich Vorrang hat. Auch ökologische und soziokulturelle Aspekte werden, wie aus der Analyse ersichtlich, in etlichen Punkten nicht aufgenommen. Sofern Schwächen und Risiken behoben bzw. minimiert werden und die Nachhaltigkeitsdimensionen miteinbezogen werden, könnte auch der Kreuzfahrttourismus in Venedig so gestaltet werden, dass sowohl Stadt, als auch Kreuzfahrtbranche davon profitieren könnten und der Umweltaspekt nicht so stark wie bisher leidet. Auch soziokulturelle Aspekte könnten sich zum Positiven entwickeln, sofern die Stadt sich nicht komplett dem Tourismus hingibt und sich parallel für seine Einwohner einsetzt. Hierzu bedarf es aber etlicher Entscheidungen der Verantwortlichen und der Regierung, die schwer voraussehbar sind. Wie sich nachhaltiger Kreuzfahrttourismus in Venedig gestalten könnte, wird im nachfolgenden Kapitel anhand der bereits aufgestellten Indikatoren dargestellt.

4 Kreuzfahrttourismus in Venedig im Spannungsfeld der Nachhaltigkeitsbereiche

Nachdem die positiven und negativen Effekte, die der Kreuzfahrttourismus auf die Stadt Venedig hat, aufgenommen und beschrieben wurden und die Stärken und Schwächen in einer SWOT-Analyse dargestellt wurden, soll nun versucht werden, die in Kapitel 2.3.3 aufgestellten Indikatoren eines nachhaltigen Landgangs auf die Stadt Venedig zu übertragen. Hierfür wird zunächst der Soll- mit dem Ist-Zustand verglichen, bevor dann die Indikatoren auf die Stadt Venedig übertragen werden und nachfolgend mögliche Lösungsansätze vorgestellt werden, die zusätzlich zur Nachhaltigkeit des Kreuzfahrttourismus in Venedig beitragen könnten.

4.1 Vergleich des Soll- und Ist-Zustands

Vergleicht man die Ziele einer nachhaltigen Tourismusedwicklung (Soll-Zustand) mit der Ist-Situation in Venedig, existieren etliche, auffällige Abweichungen. Bezogen auf die ökologische Dimension wird das Ziel des geringen Abfallaufkommens und der Schonung der vorhandenen Infrastruktur nicht eingehalten. Die Müllvermeidung ist durch die Masse an Touristen, die Venedig täglich überschwemmen, nicht einhaltbar. Bedenkt man, dass in Spitzenzeiten bis zu 100.000 Touristen täglich die Stadt besuchen und nur jeder Zweite eine Wasserflasche in der Stadt zurücklässt, beläuft sich die Müllmenge auf 50.000 Flaschen pro Tag, die entsorgt werden müssen.¹⁵⁷ Genauso verhält es sich mit der Schonung der Infrastruktur der Lagune. Diese wird aufgrund des zunehmenden Kreuzfahrttourismus und dem damit verbundenen Anstieg des Verkehrs auf den Kanälen nicht erfüllt. Wie bereits vorangegangen erwähnt, sorgt der starke Verkehr für mehr Sauerstoff im Lagunenwasser, der wiederum die Bausubstanz der Stadt angreift. Zum Angriff der Gebäude führen ebenfalls die Vibrationen der großen Schiffe. Auch die Masse an Touristen, die täglich die Gassen und Straßen der Stadt bevölkern, tragen nicht zu deren Schonung bei. Des Weiteren wird die für die Stadt notwendige Belastungsgrenze an Touristen ignoriert und nicht durch die Hafenbehörden begrenzt. Der Einfall von Tausenden von Touristen bringt die Stadt an ihre Belastungsgrenze und mindert die vom nachhaltigen Tourismus geforderte dauerhafte Entwicklung für nachfolgende Generationen. Die geforderte Gestaltungsverträglichkeit ist in der Stadt ebenfalls kaum gegeben. Die meterhohen Schiffe lassen sich mit dem

¹⁵⁷ ZDF: <http://www.zdf.de/aspekte/um-wie-viel-uhr-macht-venedig-zu-28169130.html>, Zugriff vom 28.04.15

historischen Bild der Stadt schwer vereinbaren. Selbst Paolo Costa, Chef der Hafenbehörde in Venedig, gab zu, dass diese Entwicklung „in wachsendem, unharmonischem Missverhältnis zum historisch-architektonischen Stadtkern von Venedig“ steht.¹⁵⁸ Der Autor Davis bringt diese Entwicklung mit folgender Aussage auf den Punkt: „The arrival of truly enormous ships [...] will impact more in Venice than just its quays and waterways; these monsters promise to transform completely the whole relationship of the ancient city to the postmodern world of tourism.“¹⁵⁹

Auf soziokultureller Ebene gibt es ebenfalls Missstände. Die Gesundheit der Venezianer, als auch die der Touristen wird durch den Kreuzfahrttourismus stark beeinträchtigt.¹⁶⁰ Die Bewahrung der kulturellen Identität ist ebenfalls sehr gefährdet, da ein kompletter Verfall der Sozialstruktur der Stadt durch Wegzug der Einheimischen droht. Auch die ausländischen Unternehmer, die Imitate der traditionellen Produkte der Stadt – angetrieben durch die Käufe der Touristen – zu Ramschpreisen verkaufen, tragen negativ zur Entwicklung bei. Mitspracherecht bzw. Partizipation der Bevölkerung ist so gut wie nicht gegeben, da oft Entscheidungen über die Köpfe der Einheimischen hinweg gefällt werden. Das Engagement der Bevölkerung gegen den Kreuzfahrttourismus in der Stadt durch die Bürgerinitiative „No grandi navi“ macht deutlich, wie stark die Abneigung gegen das Schiffsaufkommen in Venedig ist, wie gering jedoch gleichzeitig der Einfluss der Bevölkerung bleibt. Trotz starker Proteste im Jahr 2013, wie z.B. das Blockieren der Fahrrinnen durch kleine Boote oder der Parkplätze am Kreuzfahrtterminal, gab bzw. gibt es bis dato keine Änderungen durch Politik und Regierung und kein offensichtliches Entgegenkommen.¹⁶¹

Aus ökonomischer Sicht gibt es ebenfalls Aspekte, die bei einem Soll-/Ist-Vergleich auffallen. Die Preisniveaustabilität scheint in der Stadt nicht gegeben, was auch mit dem andauernden Touristenansturm zu erklären ist. Ein Cappuccino kostet am Markusplatz in Venedig 8,50 Euro.¹⁶² Die Forderung eines nachhaltigen Tourismus nach ganzjähriger Auslastung ist in Venedig erfüllt, da sich die Touristenankünfte inzwischen auf das ganze Jahr verteilen. Allerdings kann man hier bei bis zu 100.000 Touristen

¹⁵⁸ Stuttgarter Zeitung: <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.venedigs-hass-liebe-zu-kreuzfahrtschiffen-monster-in-der-lagune.f77d7222-104d-4cb5-a3d1-aae512198091.html>, Zugriff vom 30.04.15

¹⁵⁹ Davis, Marvin, 2004, S.204

¹⁶⁰ ZDF: <http://www.zdf.de/aspekte/um-wie-viel-uhr-macht-venedig-zu-28169130.html>, Zugriff vom 30.04.15

¹⁶¹ The Nation: <http://www.thenation.com/blog/174731/venice-protest-no-big-cruise-ships#>, Zugriff vom 30.04.15

¹⁶² Focus: http://www.focus.de/reisen/staedtereisen/tid-20932/europas-kaffeehaeuser-caffe-florian-venedig-tradition-zu-einem-hohen-preis_aid_587731.html, Zugriff vom 30.04.15

täglich bereits von Überlastung sprechen.¹⁶³ Ebenfalls kritisch zu betrachten ist die wirtschaftliche Rentabilität des Kreuzfahrttourismus in Venedig. Wie bereits in Kapitel 3.3.2 beschrieben, übersteigen die Kosten, die der Kreuzfahrttourismus verursacht, den Nutzen, den er für die Stadt bringt.

4.2 Anwendung der Nachhaltigkeitsindikatoren auf das Zielgebiet Venedig

Bezogen auf die Indikatoren, welche in Kapitel 2.3.3 vorgestellt wurden, sind etliche Aspekte auf den Kreuzfahrttourismus in Venedig anwendbar. Auf ökologischer Ebene ist es durchaus denkbar, die Touristen bei Verlassen des Schiffes mit Mülltüten auszustatten, die diese dann bei Rückkehr auf das Schiff abgeben können. Somit könnten die Unmengen an Müll, die in Venedig täglich durch die Touristen entstehen, vermieden oder zumindest abgemildert werden, was zudem weniger Kosten für die Müllentsorgung für die Stadt mit sich bringen würde. Ebenfalls denkbar ist die verpackungsärmere Ausstattung der Lunchpakete durch die Reedereien, die zusätzlich zur Müllvermeidung beitragen kann. Die Ausstattung der Schiffe mit besseren Filtern, die die Umgebung in Venedig nicht mehr so stark belasten, oder die Einführung von strikteren Abgasnormen, sind ebenfalls denkbar. Dieser Aspekt würde zudem zur Gesundheit und der Zufriedenheit der Einwohner und zum Schutz der vielen Denkmäler beitragen. Das Entwickeln eines nachhaltigen Bonusprogramms durch die Reedereien ist in Venedig gleichermaßen sinnvoll, da besonders hier die Möglichkeit besteht, per Bus oder Bahn anzureisen und Landgänge zu entwerfen, die mit ökologischer Nachhaltigkeit vereinbar sind, da grundsätzlich kein Autoverkehr in der Stadt stattfindet. Von besonderer Wichtigkeit in Venedig ist der Einsatz von Tenderbooten. Damit würde verhindert werden, dass die Schiffe die gefährliche Anfahrtsroute durch den Guidecca-Kanal mitten durch die Stadt einschlagen. Das Unfallrisiko wird gemindert, ebenso wie die Verschmutzung der Umgebung und die Auswirkungen, die der Wellenschlag auf die Fundamente der Stadt ausübt. Hierzu wäre jedoch eine Auslagerung des Kreuzfahrtschiffverkehrs durch ein neues Terminal notwendig.

Mit dem letzterwähnten Aspekt kann sogleich der soziokulturelle Aspekt in Verbindung gebracht werden. Sofern die Reedereien sich entscheiden, Tenderboote für den Transport der Gäste zum Festland einzusetzen, wird der Überfüllung der Stadt entge-

¹⁶³ ZEIT Online: <http://www.zeit.de/kultur/film/2012-12/film-das-venedig-prinzip/seite-2>, Zugriff vom 30.04.15

gengesteuert. Der Transport hätte jedoch nur positive Auswirkungen, wenn die Stadtverwaltung zeitgleich Belastungsgrenzen festlegt und das Anlaufen der Schiffe pro Tag in Zusammenarbeit mit den Reedereien einschränkt, um Überfüllung und Stress zu vermeiden und jedem Gast ein positives „Venedig-Erlebnis“ zu garantieren. Um die Wahrung der Kultur und Sitte sicherzustellen, ist es in Venedig, das hauptsächlich katholisch geprägt ist, ebenfalls denkbar, die Kleiderordnung der Passagiere beim Verlassen des Schiffs zu überprüfen und einzugreifen, falls es zu Abweichungen kommt. Somit wird gleichzeitig der Unmut der Einwohner vermieden und die Zufriedenheit der Reisenden und Bereisten aufrechterhalten. Der Vorschlag der freiwilligen Spenden, der einen Indikator darstellt, kann in Venedig von großer Wichtigkeit werden. Hiermit kann sichergestellt werden, dass das gespendete Geld zum Erhalt der Denkmäler und der fragilen Infrastruktur eingesetzt wird. Somit wird zeitgleich auch die Existenz der gesamten Stadt Venedig sichergestellt, die ohne Restaurierungsmaßnahmen weiter verfallen wird.

Aus ökonomischer Sicht ist es in Venedig wichtig, die Partizipation der Bevölkerung sicherzustellen. Informationen der Reedereien über typische und traditionelle Fertigung in der Stadt sind vor allem in Venedig, das von ausländischer Billigfertigung überrannt wird, enorm wichtig. Die Stärkung der einheimischen Wirtschaft wird damit ebenso sichergestellt, wie auch die Herstellung traditioneller Produkte, die nicht tourismusorientierter Fertigung unterliegen. Bei diesem Aspekt ist zudem zu erwähnen, dass bei einem Weiteraufenthalt der Passagiere in der Stadt (Cruise&Stay) durch die Kreuzfahrtunternehmen gewährleistet werden sollte, dass die Übernachtungen vorzugsweise in familiengeführten und traditionellen Hotels und Pensionen stattfinden, um dem negativen Trend der Hotelketten und Luxusunterkünften in der Stadt entgegenzuwirken. Gerade für die Glasbläserinsel Murano ist der Aspekt der traditionellen Fertigung überlebenswichtig. Sichergestellt werden sollte zudem die gerechte Bezahlung der Stadtführer und Tourguides, die bevorzugt aus der Stadt selbst stammen sollten. Des Weiteren bietet es sich in Venedig an, die Versorgung der Passagiere durch die Lebensmittel, die in der Stadt vorhanden sind, abzudecken. Frischer Fisch oder landestypisches Obst und Gemüse können von den Reedereien auf den Märkten der Stadt bezogen werden oder durch einheimische Händler geliefert werden. Somit wird abermals zur Stärkung der einheimischen Wirtschaft beigetragen, kleine Betriebe werden unterstützt und auch der Umweltaspekt der langen Transporte für nicht saisonale und exotische Lebensmittel wird verbessert.

4.3 Mögliche Lösungsansätze für nachhaltigen Kreuzfahrttourismus im Zielgebiet Venedig

Um nachhaltigen Kreuzfahrttourismus in Venedig voranzutreiben und die schwierige Situation der Stadt zu entschärfen, existieren bereits Lösungsvorschläge, auf welche nun eingegangen werden soll.

4.3.1 Bau eines neuen Kreuzfahrt-Terminals

Ein Lösungsansatz ist die Auslagerung des gesamten Kreuzschiffverkehrs durch ein neues Terminal. Das Projekt „Venis Cruise 2.0“ sieht vor, ein Terminal außerhalb der Lagune von Venedig auf einer künstlichen Insel zu errichten, an welchem fünf Kreuzfahrtschiffe gleichzeitig anlegen können. Von dort aus sollen die Passagiere dann mit Booten, die bis zu 900 Menschen gleichzeitig fassen können, in die Stadt gebracht werden. Somit würde vermieden werden, dass die großen Kreuzfahrtschiffe durch das Markusbecken die Stadt anfahren bzw. verlassen. Ein weiterer Vorteil wäre, dass die Transportboote über Hybridantrieb verfügen sollen und die Wartebereiche und das Terminal mit erneuerbaren Energien wie Photovoltaikanlagen, Windanlagen und Gezeitenenergie ausgestattet werden. Um die Emissionen der Schiffe zu verringern, soll ein Landanschluss installiert werden, der ebenso über die vorher genannten Energiequellen betrieben wird. Würde das Terminal außerhalb der Lagune errichtet und dafür die vertieften Fahrrinnen aufgeschüttet werden, würde auch die Hochwasserproblematik abgeschwächt werden. Die vorläufigen Entwürfe des Terminals sind im Anhang dieser Arbeit zu finden (Abbildungen 12-14). Zur Umsetzung fehlt allerdings bis zum heutigen Tag die Zustimmung der Regierung Italiens. Dennoch wäre der Neubau ein Schritt in Richtung nachhaltigerem Kreuzfahrttourismus in Venedig.¹⁶⁴ Die Kosten für den Neubau belaufen sich auf geschätzte 125 Mio. Euro. Eine Möglichkeit zusätzliche Einnahmen für die Errichtung des Terminals zu generieren, ist die Einführung einer Passagiersteuer nach dem Vorbild Alaskas.¹⁶⁵ Hierbei würden zusätzlich zu den normalen Hafenabgaben für jeden Passagier Gebühren fällig, die von den Reedereien zu entrichten wären. Diese Abgabe müsste dann aber zwingend zweckgebunden dem Bau und Erhalt des Terminals dienen.

¹⁶⁴ Spiegel Online: <http://www.spiegel.de/reise/europa/venedig-neuer-hafen-fuer-kreuzfahrtschiffe-ausserhalb-der-stadt-a-996188.html>, Zugriff vom 01.05.15

Maritime Journal: <http://www.maritimejournal.com/news101/marine-civils/port,-harbour-and-marine-construction/a-solution-for-venice>, Zugriff vom 01.05.15

¹⁶⁵ Cruise Tricks: <http://www.cruisetricks.de/einigung-streit-kreuzfahrt-steuer-alaska/>, Zugriff vom 10.05.15

4.3.2 Schaffung einer Alternativroute

Ein weiterer Lösungsansatz ist die Schaffung einer Alternativroute für große Kreuzfahrtschiffe, die ebenfalls nicht direkt am Zentrum der Stadt vorbeiführt. Hierzu müsste eine Fahrrinne ausgebaggert bzw. vertieft werden, die von der aus südlicher Richtung in die Lagune führende Frachtschiff-Route abzweigt und von dort aus zu den Terminals führt. Kreuzfahrtschiffe sollen dort rechts abbiegen, wo sich Frachtschiffe geradeaus weiter zum Frachthafen in Marghera bewegen. Im Anhang findet sich eine Karte, die die bisherige und die neue Route durch den Kanal Contorta-Sant'Angelo zeigt (Abbildung 15). Die Kosten werden auf mindestens 100 Mio. Euro geschätzt, die Umsetzung des Plans wäre innerhalb von 18 Monaten denkbar.¹⁶⁶ Gegen diesen Plan spricht jedoch, dass der vertiefte Kanal abermals dafür sorgen würde, dass noch mehr Wasser aus dem offenen Meer in die Lagune eindringen könnte, die Wasserzirkulation der Lagune gestört würde und somit das Hochwasserproblem weiter verschärft würde. Die Befürworter der ursprünglichen Route der Schiffe merken zudem kritisch an, dass gerade die Anfahrt durch den Guidecca-Kanal vorbei am Markusplatz den Charme des Hafens von Venedig ausmache und eine andere Anfahrtsroute den Hafen unattraktiv mache und Passagiere verloren gehen würden.¹⁶⁷

4.3.3 Durchfahrtsverbot für große Schiffe

Der dritte, mögliche Lösungsansatz ist ein Durchfahrtsverbot der Schiffe durch den Guidecca-Kanal. Bereits im Jahr 2013 wurde durch den ehemaligen Bürgermeister der Stadt, dem italienischen Regierungschef und der Hafenbehörde Venedigs beschlossen, dass ab Januar 2014 Fahren die Fahrt auf dem Guidecca-Kanal verboten wird und das Aufkommen von Kreuzfahrtschiffen über 40.000 BRZ um 20% gesenkt werden soll. Teil der Beschlüsse war ebenfalls, dass sich die Abfahrten auf Morgen- und Abendstunden konzentrieren sollen und nur noch maximal fünf Schiffe gleichzeitig im Hafen anlegen dürfen. Ab November 2014 sollten dann Schiffe mit einer BRZ über 96.000 den Hafen über den Guidecca-Kanal gar nicht mehr anlaufen dürfen. Somit sollten auch die schädlichen Emissionen um 50% reduziert werden. Nachdem die

¹⁶⁶ Cruise Tricks: <http://www.cruisetricks.de/venedig-muss-anfahrtsroute-fuer-kreuzfahrtschiffe-verlegen/>, Zugriff vom 01.05.15

¹⁶⁷ Cruise Tricks: <http://www.cruisetricks.de/venedig-muss-anfahrtsroute-fuer-kreuzfahrtschiffe-verlegen/>, Stuttgarter Zeitung: <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.venedigs-hass-liebe-zu-kreuzfahrtschiffen-monster-in-der-lagune.f77d7222-104d-4cb5-a3d1-aae512198091.html>, Stuttgarter Zeitung: <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.kreuzfahrtschiffe-in-venedig-alte-probleme-in-neuen-kanalen.87394814-12b6-4b93-a01b-c1757fcbd057.html>, Zugriff vom 01.05.15

Restriktionen erst auf Januar 2015 verschoben wurden, zog der Betreiber des Hafens vor Gericht und das Verwaltungsgericht von Venetien hat das Verbot und die Beschränkungen wieder aufgehoben. Der Hafenbetreiber beruft sich auf eine frühere Verordnung, die besagt, dass das Verbot erst in Kraft treten dürfe, wenn eine neue Anfahrtsroute zur Verfügung stünde. Allerdings haben sich viele internationale Reedereien bereits auf ein Verbot eingestellt, sodass im Jahr 2015 keine Schiffe über 96.000 BRZ den Hafen anlaufen werden. Zudem hat die Reduzierung der Schiffe über 40.000 BRZ um 20% auch kaum Auswirkungen, da die Verlagerung des Fährverkehrs nach Marghera 12,5% ausmachte und die fehlenden 7,5% mit nur 19 Absagen von Kreuzfahrtschiffen erreicht wurden. Neun Anläufe von Schiffen haben hiervon jedoch aufgrund von Renovierungs- und Umbauarbeiten sowieso ausfallen müssen.¹⁶⁸ Es stellt sich also die Fragen, inwieweit die Beschlüsse überhaupt etwaige Auswirkungen auf die Situation der Stadt gehabt hätten.

Die Vorschläge erscheinen teilweise fraglich. Mit zukünftigen Problemen verbunden ist die Schaffung einer Alternativroute durch die Vertiefung der Fahrrinnen. Langfristig gesehen lässt sich auch ein komplettes Verbot der Schiffe nicht realisieren, da die Stadt Einnahmen in Millionenhöhe verbüßen müsste und sich die Reedereien dafür aussprechen müssten, den Hafen aus ihren Programmen zu streichen, obwohl er zu den Beliebtesten des Mittelmeergebietes zählt. In die ferne Zukunft blickend und die Aspekte der Nachhaltigkeit miteinbezogen, scheint der Vorschlag des Neubaus des Terminals am sinnvollsten. Das Gleichgewicht der Lagune würde nicht beeinflusst, sondern durch Aufschütten der ausgebaggerten Sedimente wieder in Einklang mit den Gezeiten gebracht werden, die Belastung durch Emissionen in der Stadt würde sich reduzieren und die Gefahr einer Havarie in der historischen Altstadt würde abgewendet werden. Ebenfalls weniger Auswirkungen hätten die Schiffsbewegungen auf die fragile Infrastruktur der Stadt. Auch das Hochwasserproblem könnte mit dem Bau verbessert werden. Welche Lösung sich letztlich durchsetzt, hängt mit den Verantwortlichen der Stadt und der Regierung Italiens zusammen und ist schwer vorauszusagen. Zu hoffen ist jedoch, dass sich Venedig für eine Lösung entscheidet, die der Stadt langfristig hilft, den Kreuzfahrttourismus mit all seinen Auswirkungen, der Zufriedenheit der Einwohner und der Nachhaltigkeit in Einklang zu bringen, ohne dass die Stadt dabei ihren Charme und ihre Einzigartigkeit endgültig an den Massentourismus verliert.

¹⁶⁸ Cruise Tricks: <http://www.cruisetricks.de/venedig-schon-2014-keine-grossen-kreuzfahrtschiffe-mehr/>,
Cruise Tricks: <http://www.cruisetricks.de/venedig-restriktionen-um-zwei-monate-verschoben/>,
Spiegel Online: <http://www.spiegel.de/reise/europa/gericht-kippt-kreuzfahrtschiff-verbot-in-venedig-a-1012741.html>, Zugriff vom 02.05.15

5 Allgemeine Implikationen und Maßgaben für nachhaltigen Kreuzfahrttourismus

Wie das Beispiel Venedig zeigt, ist es gerade für Häfen, die sich in ökologisch sensiblen Gebieten befinden oder für Destinationen direkt am Meer schwer, nachhaltigen Kreuzfahrttourismus durchzusetzen. Nachfolgend sollen allgemeine Implikationen und Maßgaben für nachhaltigen Kreuzfahrttourismus vorgestellt werden, die sich nicht nur auf den Hafen von Venedig beziehen, sondern auf Häfen mit ähnlichen Voraussetzungen anwendbar sein sollen, die von Kreuzfahrtschiffen angelaufen werden.

Um Nachhaltigkeit in den Zielgebieten durchsetzen zu können, ist es für etliche Destinationen denkbar, die Masse an Touristen zu lenken. Wie bereits in den vorangegangenen Kapiteln aufgenommen, sollen sich die Zielgebiete auf eine bestimmte **Anzahl an Anläufen pro Schiff und Tag beschränken**. Ebenfalls denkbar ist es, die Anläufe nur auf die Morgen- und Abendstunden zu begrenzen. Somit ist gewährleistet, dass die Zielgebiete nicht überfallartig überlaufen werden und es zu Überfüllung, Hektik und Menschenmassen kommt, sondern die Passagiere geordnet an Land gehen und diesen Landgang auch genießen können. Für die Einwohner würde dies zudem eine Entlastung bedeuten, da das Zielgebiet dann nicht ununterbrochen von Kreuzfahrtpassagieren überlaufen wäre und sich das alltägliche Leben besser gestalten lassen könnte. Auch die Emissionen der Schiffe würden durch eine Begrenzung abgemildert werden, was sich wiederum positiv auf die ökologische Nachhaltigkeit auswirken würde. Des Weiteren bietet es sich an, eine **Steuer zu erheben**, von der die Regionen zusätzlich profitieren. Diese sog. „Passagiersteuer“ existiert z.B. bereits in Alaska und auch der Hafen in Hamburg hat diesbezüglich bereits Überlegungen angestellt.¹⁶⁹ Zwar sollte eingerechnet werden, dass den Regionen etwaige Anfahrten wegfallen, da sich die Reedereien weigern, die Steuer zu zahlen, aber dennoch überwiegt der positive Aspekt der Einführung. Auch hier findet das Phänomen „Trade-Off“ Anwendung. Die Qualität der Destination könnte sich zunehmend steigern, da voraussichtlich weniger Touristen vor Ort sein werden. Somit mindert sich gleichzeitig die Überfüllung der Destinationen und alle Dimensionen des tourismuspolitischen Dreiklangs der Nachhaltigkeit werden positiv beeinflusst. Die Einführung der Steuer sollte von Regionen in Betracht gezogen werden, die aufgrund von Überfüllung keine qualitativ hochwertigen Landgänge mehr anbieten können oder sich in ökologisch sensiblen Gebieten befinden.

¹⁶⁹ Cruise Tricks: <http://www.cruisetricks.de/hamburg-erwaegt-gebuehr-fuer-kreuzfahrt-passagiere/>, Zugriff vom 10.05.15

Ähnlich wie bereits in Cozumel, einer Insel vor Mexiko, geschehen, ist auch die **Unterzeichnung eines Naturschutzabkommens** für viele Zielgebiete denkbar. Im Jahr 2008 unterzeichneten u.a. führende Vertreter der Kreuzfahrtindustrie, der Regierung Mexikos und der Kreuzfahrtgesellschaften ein Abkommen, um die gefährdete Artenvielfalt in Cozumel zu schützen. Das Abkommen bildet Grundlage zur Schaffung eines nachhaltigen Kreuzfahrttourismus durch die Zusammenarbeit in Projekten, die unter anderem die Schaffung eines stärkeren Umweltbewusstseins unter Kreuzfahrttouristen und innerhalb der Bewohner, die Verbesserung des Abfallmanagements und die Sicherstellung einer strengen Anwendung dessen vorsieht. Da der gemeinsame Planungsprozess für die Kreuzfahrtindustrie einer der ersten seiner Art ist, kommt Cozumel in diesem Fall eine Vorreiterrolle zu und die Insel kann als Vorbild für andere Zielgebiete fungieren. Einige Projekte, wie z.B. ein Informationsvideo, welches den Passagieren gezeigt wird, und in welchem auf angemessenes Verhalten an Land hingewiesen wird, konnten bereits erfolgreich umgesetzt werden.¹⁷⁰ Das Abkommen kann also auch auf andere Zielgebiete bzw. besonders Inseln übertragen werden, die sich in einer ähnlich ökologisch gefährdeten Situation befinden. Denkbar wäre zudem, derartige Abkommen nicht nur in Bezug auf Naturschutz zu schließen, sondern hier auch ökonomische und soziokulturelle Aspekte aufzunehmen und einzubinden.

Auch der **Einsatz von Tenderbooten** ist bei Destinationen, deren Häfen sich direkt in der Stadt befinden, oder bei ökologisch sensiblen Gebieten unabdingbar. Die Anlege- manöver der Schiffe verursachen nicht nur in der Stadt Venedig erhebliche Probleme und haben negative Auswirkungen auf Natur und Infrastruktur, sondern auch in vielen anderen Zielgebieten. Zwar ist der Umstieg von Schiff auf Tenderboot mit Aufwand für die Passagiere und Besatzungsmitglieder verbunden, jedoch überwiegt hier der ökologisch positive Aspekt. Legen die Schiffe nicht mehr direkt vor Ort an, wirkt sich dies sowohl positiv für die Umwelt und Infrastruktur rund um das Zielgebiet aus, als auch auf soziokulturelle Aspekte, z.B. der Zufriedenheit oder Gesundheit der Einwohner. Es besteht jedoch die Gefahr, dass Passagiere sich entscheiden, das Schiff aufgrund des Aufwands, der mit dem Übersetzen der Tenderboote verbunden ist, gar nicht erst zu verlassen. Hier ist wieder das Phänomen des „Trade-Off“ zu nennen, welches eine richtige Entscheidung schwierig gestaltet. Ein weiterer Vorschlag ist **die Umleitung der Schiffe zu Industriehäfen**, sofern diese in den Zielgebieten vorhanden sind. Zwar verlieren etliche Zielgebiete dann an Reiz und Charme, da Industriehäfen nicht im gleichen Maß optisch beeindrucken können, wie es bei manchen Häfen mit direkter Stadtlage der Fall ist. Jedoch überwiegt auch hier der ökologische Aspekt, der sich

¹⁷⁰ Lighthouse Foundation: <http://www.lighthouse-foundation.org/index.php?id=251>, Zugriff vom 10.05.15

positiv auf Umwelt und Infrastruktur auswirken würde. Aus Sicht der Hafenbehörden ist auch eine **ökologische Hafengebühr** interessant. Einfahrende Schiffe sollen hier abhängig von ihrer Emissionsbilanz unterschiedlich hohe Hafengebühren zahlen. Um Wettbewerbsverzerrung zu vermeiden, sollten sich die Häfen jedoch untereinander koordinieren und auf eine vergleichbare Gebühr einigen.¹⁷¹ Für nachhaltigen Kreuzfahrttourismus ist es zudem von großer Bedeutung, dass auch die Reedereien ihren Teil zum Thema beitragen. In erster Linie geht es dabei darum, schwefelarme Treibstoffe zu verwenden und die Schiffe umweltfreundlicher zu konstruieren. So sind bereits Rußpartikelfilter für die Schornsteine entwickelt worden und die Stromversorgung kann über Spezialanschlüsse von Land aus gewährleistet werden, damit die Schiffe während der Liegezeiten nicht den Motor laufen lassen müssen. Allerdings zögern die Reedereien noch, auf diese neuen Technologien zu setzen, da sie kostenintensiv sind und der Umbau viel Zeit in Anspruch nehmen würde. Zudem verfügen bislang nur wenige Häfen über die erforderlichen Anschlüsse. Die Entwicklung beschleunigen könnten **bessere gesetzliche Vorgaben**, wie sie bereits im Straßen- und Flugverkehr existieren.¹⁷² Neben den technischen Änderungen sollten die Reedereien auch ihre Passagiere zu nachhaltigerem Verhalten ermutigen. Wie bereits beschrieben, ist es denkbar, ein **Bonusprogramm** einzuführen, welches die Gäste für umweltfreundliches Verhalten auf Kreuzfahrten belohnt.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Reedereien eine besondere Verantwortung für den Schutz der Gesundheit ihrer Passagiere und Umwelt haben, dennoch oft die Handlungsbereitschaft für Veränderungen fehlt. Besonders bei Schiffneubauten scheint es einfach, die erwähnten Filter einzubauen. Auch die landseitige Stromversorgung ist umsetzbar, scheitert aber laut Reedereien an der Unrentabilität, da die Standardisierung in den Häfen fehlt und nachträgliche Einbauten kostspielig sind.¹⁷³ Sofern sich die Haltung gegenüber dem Thema Nachhaltigkeit bei den Reedereien und den Verantwortlichen an Land nicht ändert, wird es schwer sein, langfristig Änderungen umzusetzen, die sich für die Zielgebiete gleichermaßen positiv auswirken.

¹⁷¹ NABU: <https://www.nabu.de/dino/Kreuzfahrtschiffefinal.pdf>, Zugriff vom 11.05.15

¹⁷² NABU: <https://www.nabu.de/dino/Kreuzfahrtschiffefinal.pdf>, Zugriff vom 12.05.15

¹⁷³ NABU: <https://www.nabu.de/dino/Kreuzfahrtschiffefinal.pdf>, Zugriff vom 15.05.15

6 Schlussbetrachtung und Ausblick

Die Stadt Venedig blickt auf eine ereignisreiche Geschichte zurück, in der sie immer wieder mit äußeren Einflüssen konfrontiert war, die ihre Existenz bedrohten – sei es durch andere Mächte oder durch Umwelteinflüsse. An dieser Situation hat sich bis heute kaum etwas geändert. Die Stadt kämpft mit alten Problemen, deren Ausmaße sich im Zeitverlauf verschlimmert haben. War die Überfüllung der Stadt früher durch Flüchtlinge bedingt, die Schutz in den engen Gassen der Altstadt suchten, sind diese heute von den Strömen an Touristen bevölkert. Dies hat eine tagtägliche Hektik zur Folge, wie man sie früher nur an Markttagen beobachten konnte. Das Hochwasser war immer ein Teil des Lebens in Venedig. Durch den gestiegenen Meeresspiegel hat sich jedoch die Intensität und die Häufigkeit der Überschwemmungen um ein vielfaches erhöht. Ebenso verhält es sich mit der Geldgier der politischen Einflussnehmer der Stadt. So wurden bereits vor Jahrhunderten Entscheidungen getroffen, die mehr dem Wohl der Dogen dienten als der Entwicklung der Stadt. Die gleiche Situation scheint sich heute widerzuspiegeln. Nicht umsonst wurde im Jahr 2014 der amtierende Bürgermeister der Stadt Giorgio Orsoni wegen des Verdachts der Korruption, Geldwäsche und Bestechung festgenommen.¹⁷⁴ Ebenso stellt man sich bei vielen, wichtigen Entscheidungen der letzten Jahre die Frage, wem diese wirklich helfen – Politikern oder dem Wohl der Stadt. Als Beispiel hierfür kann das MOSE-Projekt genannt werden, welches in der Arbeit bereits aufgenommen wurde, sowie der Verkauf der ehemaligen deutschen Kaufmannsniederlassung und dem Hauptpostamt der Stadt an den Investor Benetton. Dieser möchte das denkmalgeschützte „Fondaco dei Tedeschi“ trotz zahlreicher Proteste zu einem Luxuskaufhaus umbauen.¹⁷⁵

Zusätzlich zu den altbekannten Problemen gesellten sich durch die Globalisierung weitere hinzu. Die Industrialisierung sorgte für eine starke Luft- und Wasserverschmutzung und einen damit verbundenen hohen Krankenstand der Einwohner. Ramschläden mit Billig-Imitaten vertrieben die eingesessenen Handwerksbetriebe aus der Stadt und der immer weiter ansteigende Touristenstrom sorgte für eine kaum noch beherrschbare Müll- und Überfüllungsproblematik. Des Weiteren erfolgt die Beförderung von Menschen und Waren durch die Lage der Stadt größtenteils auf dem Wasser, was dazu führt, dass der Verkehr in den Kanälen stetig zunimmt und das Wasser der Lagune dadurch mit mehr Sauerstoff angereichert wird. Dies hat wiederum zur Folge, dass die

¹⁷⁴ WELT: <http://www.welt.de/wirtschaft/article128734168/Venedig-versinkt-in-riesigem-Korruptionsskandal.html>, Zugriff vom 11.05.15

¹⁷⁵ Reski, Petra: <http://www.petrareski.com/reportagen/ach-venedig/>, Zugriff vom 14.05.15

Bausubstanz der alten Gebäude angegriffen und beschädigt wird. All diese Probleme existierten bereits, bevor Venedig zum drittgrößten Hafen der Mittelmeerregion aufgestiegen ist. In Folge dessen verschlimmerten sich die Probleme der Stadt rasant, da die Kreuzfahrtschiffe der Stadt alles zu bringen schienen, was sie nicht benötigt – noch mehr Touristen, noch mehr Müll und noch mehr Abgase. Allerdings ist dieser Umstand auch gewollt und wurde von der Stadt durch die Vertiefung der Fahrrinnen unterstützt. Die Stadt ist auf den Umsatz der Touristen angewiesen – glaubt man den Aussagen der Verantwortlichen.

Auf all die Aspekte stützend, die in den vorangegangenen Kapiteln erarbeitet und analysiert wurden, kann nun folgende, bilanzierende Wertung gezogen werden: Es ist ein deutliches Spannungsfeld zwischen ökonomischem Ertrag und Nachhaltigkeit in Venedig zu erkennen. Nach eingehenden Recherchen lässt sich feststellen, dass dieses stark zugunsten des ökonomischen Ertrags ausgebildet ist und die Nachhaltigkeitsfrage bezogen auf den Kreuzfahrttourismus in den Hintergrund gerät. Wie der Autor Bevilacqua bereits in den 90er Jahren feststellte, scheinen die Probleme, mit welchen die Stadt konfrontiert ist, vom Menschen gemacht zu sein und die Tragweite der Entscheidungsmöglichkeiten der venezianischen bzw. italienischen Politiker zu übersteigen.¹⁷⁶ Dies ist auch heute noch der Fall. Das Schicksal der Stadt scheint heute, mehr als zur damaligen Zeit, von allgemeinen Entwicklungen abzuhängen. Venedig sieht einer ungewissen Zukunft entgegen, deren Ausgang nicht unwesentlich durch die Globalisierung bedingt ist. Diese Entwicklungen beziehen sich nicht nur auf die ungezügelter Produktionssteigerung weltweit und die damit einhergehende Umweltverschmutzung, die die Erderwärmung fördert und somit den Meeresspiegel steigen lässt, sondern auch auf den jährlich wachsenden Kreuzfahrttourismus in der Stadt.¹⁷⁷ Sofern sich diesbezüglich nichts ändert, wird sich der Kreuzfahrttourismus in eine Richtung entwickeln, die die Stadt nicht mehr tragen kann. Bereits jetzt ist die Kapazitätsgrenze mit bis zu zwölf anlaufenden Schiffen pro Tag überschritten, die Kreuzfahrtbranche und somit auch die Schiffe wachsen jedoch unaufhörlich weiter. Hierzu müssen neue Überlegungen angestellt werden, wie das Leben mit den Kreuzfahrtschiffen in der Stadt nachhaltig gestaltet und gesichert werden kann. Nachhaltiger Tourismus fordert von allen Marktteilnehmern ökologisch, sozial, aber auch ökonomisch gerechtes Verhalten. Gefordert ist hierbei einerseits das Management der Kreuzfahrtanbieter, entsprechend nachhaltige Angebote zu entwickeln. Andererseits sollte auch bei den Nachfragern ein entsprechendes Verhalten gefördert werden.¹⁷⁸ Hierzu müssten jedoch vom Markt erst

¹⁷⁶ Vgl. Bevilacqua, 1998, S.127f.

¹⁷⁷ Vgl. Bevilacqua, 1998, S.127f.

¹⁷⁸ Vgl. Kirstges, 2003, zit. nach Schulz, Auer, 2010, S.153

die Voraussetzungen für die Etablierung eines nachhaltigen Tourismus geschaffen sowie von der Politik erforderlichen Rahmenbedingungen festgelegt werden und auch die Reiseveranstalter müssen die Passagiere über die Auswirkungen ihrer Reise informieren und gleichzeitig für Nachhaltigkeit sensibilisieren. Die einheimische Bevölkerung sollte bei der Planung und Durchführung touristischer Entscheidungen ebenfalls eingebunden werden.¹⁷⁹ Diese Voraussetzungen sind in Venedig offensichtlich nicht gegeben und die Leidtragenden dieser Entwicklung stellen heute die Bewohner dar. Wie die Bevölkerungsstatistik deutlich erkennen lässt, verlassen immer mehr Venezianer ihre Stadt, um auf das Festland zu fliehen. Dies wird zwar auch durch die scheidende Sozialstruktur und die vorherrschende Wohnungsnot bedingt, dennoch haben die Touristenmassen auch einen entscheidenden Einfluss auf diese Entwicklung.

Die Stadt könnte sich durchaus zum Vorreiter für nachhaltigen Kreuzfahrttourismus entwickeln, sofern sie in Zukunft versucht, nachhaltige Tourismuskonzepte langfristig umzusetzen. In diese Richtung gehen könnte der bereits erwähnte Neubau des Offshore-Terminals außerhalb der Lagune und eine Reglementierung der Touristenströme. Hierfür wäre es notwendig, dass die Regierung ihre derzeitige Politik überdenkt und nicht so handelt, dass allein der ökonomische Ertrag im Vordergrund steht, sondern vor allem der Erhalt der einzigartigen Lagunenstadt. In Zukunft wird es zudem immer wichtiger werden, dass Kreuzfahrtanbieter sowohl Reisende als auch lokale Interessengruppen für eine nachhaltige Tourismus-Strategie gewinnen. Hierfür müssen sich die Anbieter jedoch um eine permanente Verbesserung bemühen, um das volle Potenzial des Nachhaltigkeitsaspekts ausschöpfen und damit Erfolge verzeichnen zu können.¹⁸⁰ Der venezianische Professor Angelo Marzollo hat zur aktuellen Situation der Stadt die passenden Worte gefunden:

“Venedig muss vor allem vor der Globalisierung gerettet werden, die alle Städte gleich macht. Es darf nicht uniformiert und dem Rest der Welt angepasst werden. Der Fortschritt von Venedig [...] kann nur in der Fortführung seiner Traditionen liegen.”¹⁸¹

Abschließend bleibt zu hoffen, dass die Verantwortlichen der Politik ihre Entscheidungen so fällen, dass in Zukunft sowohl das Wohl der Einwohner wieder eine zentrale Rolle spielt, als auch die Kreuzfahrtpassagiere weiterhin ihre Sehnsucht nach dem endlosen Meer in der traditionsreichen Stadt an der Adria befriedigen können.

¹⁷⁹ Vgl. Kirstges, 2003, zit. nach Schulz, Auer, 2010, S.153

¹⁸⁰ Vgl. Schäfer, 1998, S.463f.

¹⁸¹ ZDF: <http://www.zdf.de/aspekte/um-wie-viel-uhr-macht-venedig-zu-28169130.html>, Zugriff vom 15.05.15, Hervorhebung durch den Verfasser

Literaturverzeichnis

Monographien:

AUER, JOSEF / SCHULZ, DR. AXEL: Kreuzfahrten und Schiffsverkehr im Tourismus, München 2010.

BEVILACQUA, PIERO: Venedig und das Wasser – Ein Gleichnis für unseren Planeten, Frankfurt/Main und New York 1998.

BIEGER, THOMAS: Tourismuslehre – Ein Grundriss, 2. überarbeitete Auflage, Bern 2006.

BOSWORTH, RICHARD J.B.: Italian Venice, a history, New Haven und London 2014.

DAVIS, ROBERT CHARLES / MARVIN, GARRY R.: Venice, the tourist maze. A cultural critique of the world's most touristed city, Berkeley und Los Angeles und London 2004.

DE SAINT-EXUPÉRY, ANTOINE: Die Stadt in der Wüste (Citadelle), Frankreich 1948 (p.m.).

FREYER, WALTER: Tourismus. Einführung in die Fremdenverkehrsökonomie, 10. Auflage, München 2011.

FUCHS, WOLFGANG U.A.: Lexikon Tourismus: Destinationen, Gastronomie, Hotellerie, Reisemittler, Reiseveranstalter, Verkehrsträger, München 2008.

HUSE, NORBERT: Venedig. Von der Kunst, eine Stadt im Wasser zu bauen, München 2005.

KASPAR, CLAUDE: Die Fremdenverkehrslehre im Grundriss, 3. Auflage, Bern und Stuttgart 1986.

KIRSTGES, TORSTEN: Sanfter Tourismus, 3. Auflage, München und Wien 2003.

MACHATSCHEK, MICHAEL: Venedig, 7. komplett überarbeitete und aktualisierte Auflage, Erlangen 2014.

OPASCHOWSKI, HORST W.: Tourismusforschung, Opladen 1989.

OPASCHOWSKI, HORST W. U.A.: Freizeitwirtschaft. Die Leitökonomie der Zukunft, Hamburg 2006.

PALMER, PAUL: Nachhaltigkeitsstrategien und Umweltmanagement in der Tourismuswirtschaft – Untersuchung des deutschen Reiseveranstaltermarktes, Diplomarbeit, Trier 2008.

PUMPA, KATRIN: Urlaub und Meer. Die Kreuzfahrt im Spannungsfeld von Trendreisen und nachhaltigem Tourismus. Eine betriebswirtschaftliche Studie, Hamburg 2012.

STEINECKE, ALBRECHT: Internationaler Tourismus, Konstanz und München 2014.

ULRICH, KURT: Luxusliner, München 1997.

ULRICH, KURT: Zeit für Kreuzfahrten, München 2007.

WEILAND, GERHARD: Tourismus zur See und Architektur von Kreuzfahrtschiffen, Berlin 2005.

Sammelbände:

KLUDAS, ARNOLD (HRSG): Die Geschichte der deutschen Passagierschifffahrt, Band II, Hamburg 1987.

PEMSEL, HELMUT (HRSG): Weltgeschichte der Seefahrt. Geschichte der zivilen Schifffahrt, Band 3, Wien 2002.

SCHÄFER, CHRISTIAN: Kreuzfahrten. Die touristische Eroberung der Ozeane, in: WEIGT, PROF. DR. ERNST U.A. (HRSG.): Nürnberger Wirtschafts- und Sozialgeographische Arbeiten, Band 51, Nürnberg 1998.

Zeitungsartikel (Online-Ausgaben):

MAYR, WALTER: In Schönheit sterben, in: SPIEGEL 37/2013 vom 09.09.13, <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-111320148.html> (Zugriff vom 12.04.15)

NEUJAH, GABY: Es stinkt zum Himmel, in: FOCUS 27/1998 vom 29.06.98, http://www.focus.de/politik/ausland/italien-es-stinkt-zum-himmel_aid_173773.html (Zugriff vom 12.04.15)

NEWMAN, CATHY: Venedig sehen...und sterben lassen?, in: NATIONAL GEOGRAPHIC Deutschland 8/2009 vom 01.08.2009, <http://www.nationalgeographic.de/reportagen/venedig-sehen-und-sterben-lassen> (Zugriff vom 10.04.15)

SCHLAMP, HANS-JÜRGEN: Warum die Gondeln Trauer tragen, in: SPIEGEL 50/2001 vom 10.12.2001, <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-20960934.html> (Zugriff vom 11.04.15)

SUCHANEK, NORBERT: Die dunklen Seiten des globalisierten Tourismus. Zu den ökologischen, ökonomischen und sozialen Risiken des internationalen Tourismus, in: Aus Politik und Zeitgeschichte, B47 vom 26.05.02, <http://www.bpb.de/apuz/25892/die-dunklen-seiten-des-globalisierten-tourismus?p=all> (Zugriff vom 02.04.15)

Websites/Website-Inhalte:

3SAT (HRSG.): Dreckschleuder Schiff – Feinstaub bedroht Meere, Küsten und Häfen, 4. April 2014, in: <http://www.3sat.de/page/?source=/nano/cstuecke/137615/index.html> (Zugriff vom 07.04.15)

AIDA CRUISES (HRSG.): Angebote und Buchen, Route Adria 3 mit AIDAvita, 2015, in: http://www.aida.de/reise/VI07150517/ausfluege/?tx_aidadyncatalog_catalog%5BpaxConfiguration%5D=2 (Zugriff vom 20.04.15)

AIRBUS DEFENCE & SPACE (HRSG.): Große Kreuzfahrtschiffe aus dem All gesehen, o.J., in: <http://www.geo-airbusds.com/de/5386-groese-kreuzfahrtschiffe-aus-dem-all-gesehen> (Zugriff vom 21.04.15)

BAT STIFTUNG FÜR ZUKUNFTSFRAGEN (HRSG.): Konsumwelt 2020. Zwischen Schnäppchenmentalität und Serviceoffensive, 8. Mai 2012, in: http://www.wlh.eu/fileadmin/wlh_upload/ISI/Innovation_Technologietransfer/Veranstaltungen/Treffpunkt_Innovation/Reinhardt_Treffpunkt_Innovation_8.5.2012.pdf (Zugriff vom 02.04.15)

CITYSEG (HRSG.): Was ist ein SEGWAY?, 2014, in: <https://city-seg.de/segway-modelle> (Zugriff vom 08.04.15)

CRUISE MARKET WATCH (HRSG.): 2015 World Wide Market Share, 2014, in: <http://www.cruisemarketwatch.com/market-share/> (Zugriff vom 04.04.15)

CRUISE MARKET WATCH (HRSG.): 2015 Passenger Capacity, 2014, in: <http://www.cruisemarketwatch.com/capacity/> (Zugriff vom 04.04.15)

CRUISE LINE INTERNATIONAL ASSOCIATION (HRSG.): CLIA 2014 State of the Cruise Industry Report 2014, 16. Januar 2014, in: <http://www.cruising.org/sites/default/files/pressroom/Infographic.pdf> (Zugriff vom 01.04.15)

CRUISE LINE INTERNATIONAL ASSOCIATION (HRSG.): Cruise Industry Outlook 2015, 9. Februar 2015, in: http://www.cruising.org/sites/default/files/pressroom/StateofCruiseIndustry_2015_Infographic.jpg (Zugriff vom 05.04.15)

CRUISE LINE INTERNATIONAL ASSOCIATION (HRSG.): Die wichtigsten Quellmärkte der weltweiten Kreuzfahrtindustrie nach Passagieraufkommen im Jahr 2013, Januar 2014, in: <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/276210/umfrage/wichtigste-quellmaerkte-der-kreuzfahrtindustrie-nach-passagieraufkommen/> (Zugriff vom 05.04.15)

CRUISE LINE INTERNATIONAL ASSOCIATION EUROPE (HRSG.): Die zehn wichtigsten Häfen der Kreuzfahrtindustrie im Mittelmeer nach Passagieraufkommen im Jahr 2013, 2014, in: <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/276191/umfrage/passagieraufkommen-der-wichtigsten-kreuzfahrthaefen-im-mittelmeer/> (Zugriff vom 01.04.15)

CRUISE TRICKS (HRSG.): MSC Musica in Venedig, Mai 2011, in: http://www.cruisetricks.de/wp-content/uploads/2011/05/venedig-msc-musica_source-msc.jpg (Zugriff vom 21.04.15)

CRUISE TRICKS (HRSG.): Rekord für Venedig: Zwölf Kreuzfahrtschiffe an einem Tag, 17. September 2013, in: <http://www.cruisetricks.de/rekord-fuer-venedig-zwoelf-kreuzfahrtschiffe-an-einem-tag/> (Zugriff vom 26.04.15)

CRUISE TRICKS (HRSG.): Venedig muss Anfahrtsroute für Kreuzfahrtschiffe verlegen, 5. März 2012, in: <http://www.cruisetricks.de/venedig-muss-anfahrtsroute-fuer-kreuzfahrtschiffe-verlegen/> (Zugriff vom 01.05.15)

CRUISE TRICKS (HRSG.): Venedig: Schon 2014 keine großen Kreuzfahrtschiffe mehr, 6. November 2013, in: <http://www.cruisetricks.de/venedig-schon-2014-keine-grossen-kreuzfahrtschiffe-mehr/> (Zugriff vom 02.05.15)

CRUISE TRICKS (HRSG.): Venedig-Restriktionen um 2 Monate verschoben, 12. Februar 2014, in: <http://www.cruisetricks.de/venedig-restriktionen-um-zwei-monate-verschoben/> (Zugriff vom 02.05.15)

CRUISE TRICKS (HRSG.): Hamburg erwägt Gebühr für Kreuzfahrt, 7. Dezember 2012, in: <http://www.cruisetricks.de/hamburg-erwaegt-gebuehr-fuer-kreuzfahrt-passagiere/> (Zugriff vom 10.05.15)

CRUISE TRICKS (HRSG.): Einigung im Streit um Kreuzfahrt-Steuer in Alaska, 22. März 2010, in: <http://www.cruisetricks.de/einigung-streit-kreuzfahrt-steuer-alaska/> (Zugriff vom 10.05.15)

- DEUTSCHER REISEVERBAND (HRSG.): Fakten und Zahlen 2014 zum deutschen Reise-
markt, 5. März 2015, in:
http://www.driv.de/fileadmin/user_upload/Fachbereiche/Statistik_und_Marktforschung/Fakten_und_Zahlen/15-03-03_Fakten_und_Zahlen_2014.pdf (Zugriff vom 02.04.15)
- DEUTSCHER REISEVERBAND (HRSG.): Altersstruktur der Passagiere auf dem deutschen
Hochseekreuzfahrtmarkt in den Jahren 2011 und 2012, März 2013, in:
<http://de.statista.com/statistik/daten/studie/262575/umfrage/altersstruktur-der-passagiere-auf-dem-deutschen-hochseekreuzfahrtmarkt/> (Zugriff vom 06.04.15)
- EUROSTAT (HRSG.): Anzahl der Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben in Italien
nach Regionen in den Jahren 2002, 2007 und 2012, November 2013, in:
<http://de.statista.com/statistik/daten/studie/49936/umfrage/uebernachtungen-in-beherbergungsbetrieben-in-italien-nach-regionen/> (Zugriff vom 09.04.15)
- FOCUS (HRSG.): Kreuzfahrttourismus. Cruiseline sind dreckige Rußschleudern,
26. März 2012, in: http://www.focus.de/reisen/kreuzfahrt/tourismus-umweltschutz-bei-kreuzfahrten-reedereien-geloben-besserung_aid_726845.html (Zugriff vom 01.04.15)
- FOCUS (HRSG.): Kaffee-Kultur und Genuss, 3. November 2014, in:
http://www.focus.de/reisen/staedtereisen/tid-20932/europas-kaffeehaeuser-caffe-florian-venedig-tradition-zu-einem-hohen-preis_aid_587731.html (Zugriff vom 30.04.15)
- FORUM ANDERS REISEN E.V. (HRSG.): Kriterienkatalog des Forum anders reisen e.V.,
Juni 2014, in:
http://forumandersreisen.de/content/dokumente/Kriterienkatalog_far_de.pdf (Zugriff vom 08.04.15)
- FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG (HRSG.): Venedig wird nicht untergehen, 26. April
2003, in: <http://www.faz.net/aktuell/feuilleton/neue-deiche-venedig-wird-nicht-untergehen-199624.html> (Zugriff vom 13.04.15)
- FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG (HRSG.): Der Kreuzzug, 17. November 2013, in:
http://www.faz.net/aktuell/reise/nah/tourismus-in-venedig-der-kreuzzug-12667689.html?printPagedArticle=true#pageIndex_2 (Zugriff vom 25.04.15)
- FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG (HRSG.): Wer kann die Lagune retten?, 30. Sep-
tember 2014, in: <http://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/venedig-wer-kann-die-lagune-retten-13178817.html> (Zugriff vom 13.04.15)
- HÜBNER, HANS-JÜRGEN (HRSG.): Die Stadt Venedig, ein Überblick, 30. November 2014,
in: <http://www.geschichte-venedigs.de/venedig.html> (Zugriff vom 07.04.15)

HÜBNER, HANS-JÜRGEN (HRSG.): Die Stadt Venedig, ein Überblick, Einwohnerzahl, 30. November 2014, in: <http://www.geschichte-venedigs.de/venedig.html#Einwohnerzahl> (Zugriff vom 11.04.15)

KIDS ON CRUISE (HRSG.): Was heißt „tendern“?, o.J., in: <http://www.kids-on-cruise.de/was-heisst-tendern.html> (Zugriff vom 07.04.15)

LIGHTHOUSE FOUNDATION (HRSG.): Cruise Tourism Report 2008, 2008, in: <http://www.lighthouse-foundation.org/index.php?id=251> (Zugriff vom 06.04.15)

MARITIME JOURNAL (HRSG.): A solution for Venice?, 6. Februar 2015, in: <http://www.maritimejournal.com/news101/marine-civils/port,-harbour-and-marine-construction/a-solution-for-venice> (Zugriff vom 01.05.15)

NATURSCHUTZBUND DEUTSCHLAND E.V. (HRSG.): Kein Kreuzfahrtschiff empfehlenswert. Fast alle Schiffe fallen bei NABU-Kreuzfahrt-Check durch, 6. August 2013, in: <http://www.nabu.de/themen/verkehr/schiffahrt/mirstinkts/16042.html> (Zugriff vom 01.04.15)

NATURSCHUTZBUND DEUTSCHLAND E.V. (HRSG.): Mir stinkts! – NABU Kampagne für eine saubere Kreuzschiffahrt – Hintergrundpapier, 6. August 2013, in: https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/140827-nabu-hintergrundpapier_kreuzfahrtschiffe_final1.pdf; <https://www.nabu.de/dino/Kreuzfahrtschiffefinal.pdf> (Zugriff vom 07.04.15)

N-TV (HRSG.): Die „Perle der Adria“ versinkt. Venedig lebt mit dem Untergang, 13. November 2012, in: <http://www.n-tv.de/wissen/Venedig-lebt-mit-dem-Untergang-article7712921.html> (Zugriff vom 26.04.15)

REISEBÜRO SEEREISEPLANUNG (HRSG.): Kreuzfahrten ab Venedig, o.J., in: <http://www.kreuzfahrt-mittelmeer.eu/kreuzfahrten-ab-venedig/> (Zugriff vom 20.04.15)

RESKI, PETRA (HRSG.): Ach, Venedig, Juli 2012, in: <http://www.petrareski.com/reportagen/ach-venedig/> (Zugriff vom 14.05.15)

SPIEGEL ONLINE (HRSG.): Venedig: Benimm-Polizei geht auf Touristen-Jagd, 25. September 2007, in: <http://www.spiegel.de/reise/aktuell/venedig-benimm-polizei-geht-auf-touristen-jagd-a-507788.html> (Zugriff vom 06.04.15)

SPIEGEL ONLINE (HRSG.): Überschwemmungen in Venedig: Flut der Kreuzfahrtschiffe, 26. Dezember 2013, in: <http://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/kreuzfahrtschiffe-in-venedig-wellen-flut-abgase-und-absacken-a-933327.html> (Zugriff vom 26.04.15)

SPIEGEL ONLINE (HRSG.): Neuer Hafen in Venedig. Künstliche Insel gegen Kreuzfahrtschiffplage, 9. Oktober 2014, in: <http://www.spiegel.de/reise/europa/venedig-neuer-hafen-fuer-kreuzfahrtschiffe-ausserhalb-der-stadt-a-996188.html> (Zugriff vom 01.05.15)

SPIEGEL ONLINE (HRSG.): Projekt Venis Cruise 2.0: So soll der neue Terminal aussehen, 13. Oktober 2014, in: <http://www.spiegel.de/fotostrecke/venedig-ohne-kreuzfahrtschiffe-neuer-terminal-geplant-fotostrecke-119989.html> (Zugriff vom 01.05.15)

SPIEGEL ONLINE (HRSG.): Projekt Venis Cruise 2.0: So soll der neue Terminal aussehen, 13. Oktober 2014, in: <http://www.spiegel.de/fotostrecke/venedig-ohne-kreuzfahrtschiffe-neuer-terminal-geplant-fotostrecke-119989-4.html> (Zugriff vom 01.05.15)

SPIEGEL ONLINE (HRSG.): Projekt Venis Cruise 2.0: So soll der neue Terminal aussehen, 13. Oktober 2014, in: <http://www.spiegel.de/fotostrecke/venedig-ohne-kreuzfahrtschiffe-neuer-terminal-geplant-fotostrecke-119989-7.html> (Zugriff vom 01.05.15)

SPIEGEL ONLINE (HRSG.): Gericht kippt Kreuzfahrtschiff-Verbot in Venedig, 13. Januar 2015, in: <http://www.spiegel.de/reise/europa/gericht-kippt-kreuzfahrtschiff-verbot-in-venedig-a-1012741.html> (Zugriff vom 02.05.15)

STECKER, PROF. DR. BERND (HRSG.): Nachhaltigkeit im Tourismus – Nische oder massentauglich?, 12. Oktober 2007, in: http://www.dbse.de/pdf/2-nachhaltigkeit-im-tourismus_stecker.pdf (Zugriff vom 07.04.15)

STUTTGARTER NACHRICHTEN (HRSG.): Deutschland steuert an die Spitze, 17. Juni 2014, in: <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.kreuzfahrten-deutschland-steuert-an-die-spitze.761c7ef7-f972-4d48-8655-1243ade8c667.html> (Zugriff vom 05.04.15)

STUTTGARTER ZEITUNG (HRSG.): Venedigs Hass-Liebe zu Kreuzfahrtschiffen. Monster in der Lagune, 17. Juni 2013, in: <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.venedigs-hass-liebe-zu-kreuzfahrtschiffen-monster-in-der-lagune.f77d7222-104d-4cb5-a3d1-aae512198091.html> (Zugriff vom 25.04.15)

STUTTGARTER ZEITUNG (HRSG.): Alte Probleme in neuen Kanälen, 25. August 2014, in: <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.kreuzfahrtschiffe-in-venedig-alte-probleme-in-neuen-kanalen.87394814-12b6-4b93-a01b-c1757fcbd057.html> (Zugriff vom 01.05.15)

SÜDDEUTSCHE (HRSG.): Ein steinerner Irrgarten als Gesamtkunstwerk, o.J., in: <http://www.sueddeutsche.de/reisefuehrer/venedig/sehenswertes> (Zugriff vom 25.04.15)

TAGESANZEIGER (HRSG.): Der Tod von Venedig, 13. Januar 2013, in:
<http://www.tagesanzeiger.ch/wissen/technik/Der-Tod-von-Venedig/story/31531281>
(Zugriff vom 13.04.15)

TAGESSPIEGEL (HRSG.): Kulturkampf: Die verkaufte Seele der Lagune, 9. April 2013, in:
<http://www.tagesspiegel.de/kultur/kulturkampf-die-verkaufte-seele-der-lagune/8026522.html> (Zugriff vom 20.04.15)

THE NATION (HRSG.): Venice Protest: 'No to Big Cruise Ships', 10. Juni 2013, in:
<http://www.thenation.com/blog/174731/venice-protest-no-big-cruise-ships#> (Zugriff vom 30.04.15)

VENEZIA TERMINAL PASSEGGERI (HRSG.): Statistiche, o.J., in:
<http://www.vtp.it/azienda/statistiche.jsp> (Zugriff vom 20.04.15)

VENEZIA TERMINAL PASSEGGERI (HRSG.): A Statistical Overlook on the Port of Venice 1997-2003, 29. Januar 2014, in: <http://www.vtp.it/risorse/allegati/Statistics-1997-2013.pdf> (Zugriff vom 20.04.15)

WALL STREET JOURNAL INTERNATIONAL (HRSG.): Venedig will die Wellen der Kreuzfahrer glätten, 21. Juni 2013, in:
<http://www.wsj.de/nachrichten/SB10001424127887323893504578558881637769200>
(Zugriff 20.04.15)

WELT (HRSG.): Venedig verzweifelt an Kreuzfahrtschiff-Plage, 13. November 2013, in:
<http://www.welt.de/reise/staedtereisen/article121847696/Venedig-verzweifelt-an-Kreuzfahrtschiff-Plage.html> (Zugriff vom 20.04.15)

WELT (HRSG.): Chaos auf den Kanälen, 13. Mai 2015, in:
<http://www.welt.de/reise/staedtereisen/article140882638/Neue-Regeln-fuer-den-Verkehr-bringen-Venedig-um.html> (Zugriff vom 14.05.15)

WELT (HRSG.): Korruptionsskandal spült Venedigs Bürgermeister weg, 13. Juni 2014, in: <http://www.welt.de/politik/ausland/article129060055/Korruptionsskandal-spuelte-Venedigs-Buergermeister-weg.html> (Zugriff vom 15.04.15)

WELT (HRSG.): Venedig versinkt in riesigem Korruptionsskandal, 4. Juni 2014, in: <http://www.welt.de/wirtschaft/article128734168/Venedig-versinkt-in-riesigem-Korruptionsskandal.html> (Zugriff vom 11.05.15)

WESTDEUTSCHER RUNDFUNK U. A. (HRSG.): Grenzen des Tourismus – Privatisierung des öffentlichen Raums, 3. Juli 2014, in:
<http://www.wdr5.de/sendungen/politikum/serien/sommersiermonokultur104.html> (Zugriff vom 25.04.15)

WESTDEUTSCHER RUNDFUNK U. A. (HRSG.): Hochwasser in Venedig, 8. Mai 2014, in:
http://www.planet-wissen.de/laender_leute/italien/venedig/hochwasser.jsp (Zugriff vom 01.04.15)

WESTDEUTSCHER RUNDFUNK U. A. (HRSG.): Venedig – Perle der Adria, 8. Mai 2015, in:
http://www.planet-wissen.de/laender_leute/italien/venedig/ (Zugriff vom 07.04.15)

WIRTSCHAFTSWOCHE (HRSG.): Die größten Kreuzfahrtschiffe der Welt, 12. Juni 2014, in:
<http://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/superlative-auf-dem-wasser-die-groessten-kreuzfahrtschiffe-der-welt/10023796.html?slp=false&p=10&a=false#image>
(Zugriff vom 06.04.15)

ZEIT ONLINE (HRSG.): In einem Traum gibt es kein echtes Leben, 4. Dezember 2012, in: <http://www.zeit.de/kultur/film/2012-12/film-das-venedig-prinzip/seite-2> (Zugriff vom 13.04.15)

ZWEITES DEUTSCHES FERNSEHEN (HRSG.): „Um wie viel Uhr macht Venedig zu?“, 31. Mai 2013, in: <http://www.zdf.de/aspekte/um-wie-viel-uhr-macht-venedig-zu-28169130.html> (Zugriff vom 15.05.15)

Bewegte Bilder:

Das Venedig-Prinzip (Deutschland 2012, Andreas Pichler, DVD)

Anlagen

Tabellen:

Tabelle 2: Kreuzfahrtkonzerne inkl. zugehöriger Marken und Marktanteil

Konzern	Marke	Passagiere in %	Umsatz in %
CCL	Carnival	21,3%	8,0%
	Costa Cruises	7,4%	6,7%
	Princess	7,9%	8,8%
	AIDA	3,7%	3,4%
	Holland America	3,0%	4,4%
	P&O Cruises	1,7%	3,7%
	P&O Cruises Australia	1,2%	2,3%
	Ibero Cruises	0,8%	1,6%
	Cunard	0,9%	2,6%
	Seabourn	0,2%	0,7%
	Total	48,1%	42,2%
RCL	Royal Caribbean	16,7%	14,2%
	Pullmantur	1,6%	1,2%
	Azamara	0,2%	0,7%
	Celebrity	4,2%	5,7%
	Croisières de France	0,5%	0,4%
	Total	23,1%	22,1%
NCL	Norwegian	9,5%	8,7%
	Oceania Cruises	0,6%	2,3%
	Regent Seven Seas	0,3%	1,5%
	Total	10,4%	12,4%
Andere Konzerne	MSC Cruises	5,2%	4,2%

Quelle: *eigene Darstellung*, in Anlehnung an: Cruise Market Watch,
<http://www.cruisemarketwatch.com/market-share/>, Zugriff vom 04.04.15

Tabelle 3: Anzahl der Schiffe und deren Passagierkapazität

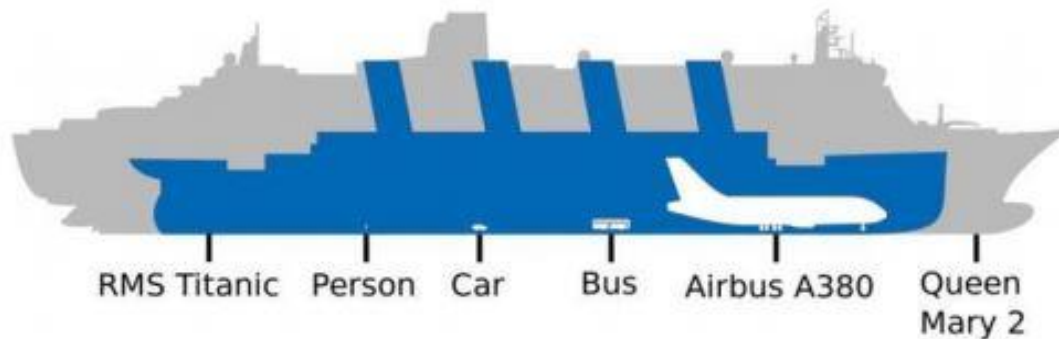
Konzern	Marke	Anzahl der Schiffe	Passagierkapazität
CCL	Carnival	24	62.368
	Costa Cruises	18	40.996
	Princess	15	37.220
	AIDA	15	23.126
	Holland America	11	21.886
	P&O Cruises	8	18.577
	P&O Cruises Australia	4	13.810
	Ibero Cruises	3	9.210
	Cunard	3	6.694
	Seabourn	5	1.766

	Total	106	235.653
RCL	Royal Caribbean	23	68.478
	Pullmantur	4	7.818
	Azamara	2	1.420
	Celebrity	11	24.320
	Croisières de France	2	2.862
	Total	42	104.898
NCL	Norwegian	14	38.546
	Oceania Cruises	5	4.554
	Regent Seven Seas	3	1.890
	Total	22	44.990
Andere Konzerne	MSC Cruises	12	30.174

Quelle: *eigene Darstellung*, in Anlehnung an: Cruise Market Watch,
<http://www.cruisemarketwatch.com/capacity/>, Zugriff vom 04.04.15

Abbildungen:

Abbildung 5: Vergleich der Größenverhältnisse der heutigen Kreuzfahrtschiffe



Quelle: NABU, https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/140827-nabu-hintergrundpapier_kreuzfahrtschiffe_final1.pdf, Zugriff vom 22.04.15

Abbildung 6: Das MOSE-Modul

DAS MOSE-DAMMPROJEKT

So funktioniert es:



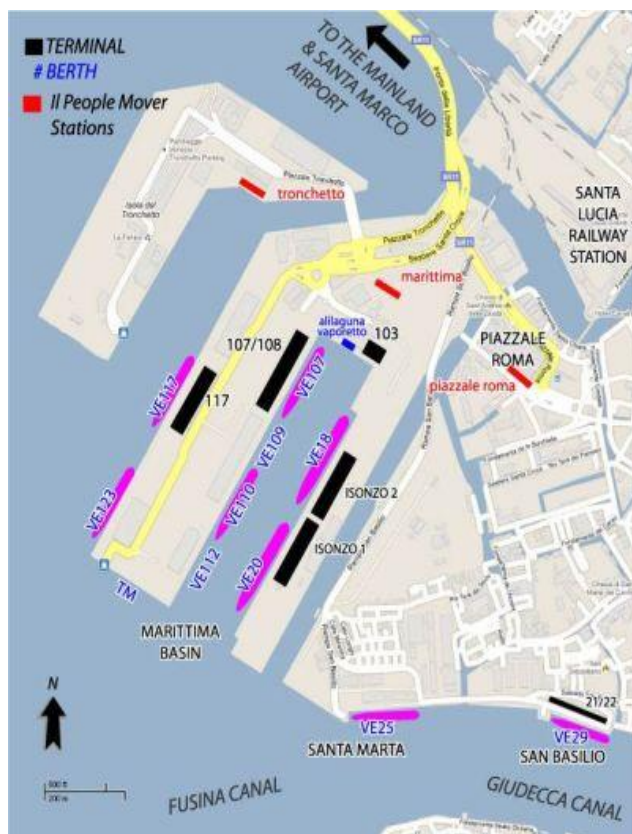
Quelle: WELT, <http://www.welt.de/politik/ausland/article129060055/Korruptionsskandal-spueelt-Venedigs-Buergermeister-weg.html>, Zugriff vom 15.04.15

Abbildung 7: Anbringungsorte MOSE-Modul



Quelle: WELT, <http://www.welt.de/politik/ausland/article129060055/Korruptionsskandal-spueelt-Venedigs-Buergermeister-weg.html>, Zugriff vom 15.04.15

Abbildung 8: Anlegestellen im Hafen von Venedig



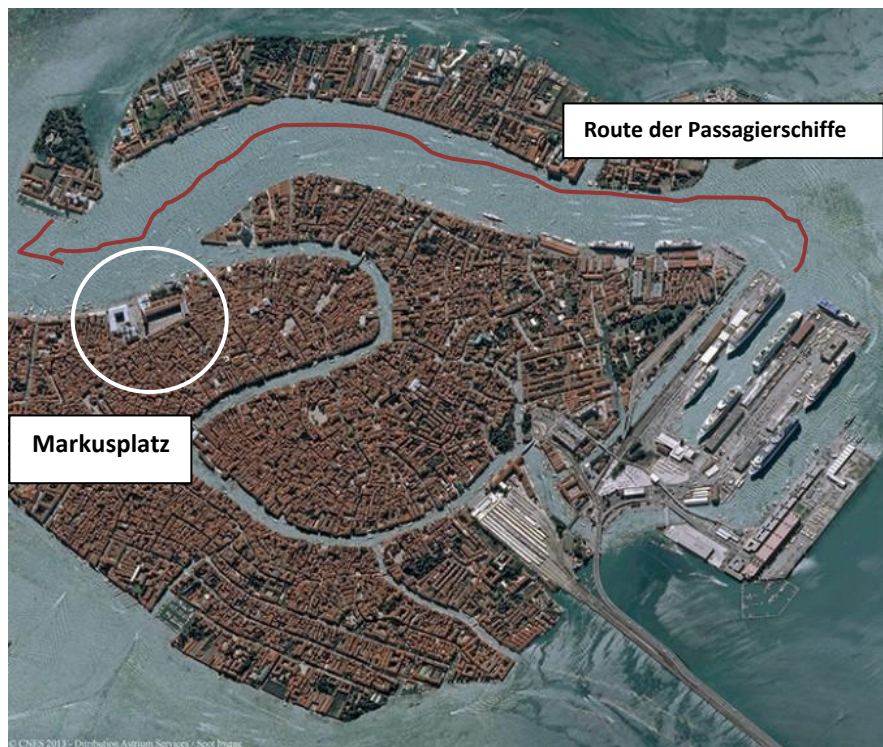
Quelle: Reisebüro Seereiseplanung, <http://www.kreuzfahrt-mittelmeer.eu/kreuzfahrten-ab-venedig/>, Zugriff vom 20.04.15

Abbildung 9: Aktuelle Route der Passagierschiffe



Quelle: Wall Street Journal International, <http://www.wsj.de/nachrichten/SB10001424127887323893504578558881637769200>, Zugriff vom 20.04.15

Abbildung 10: Hafen Venedig aus Vogelperspektive inkl. eingezeichneter Route der Schiffe



Quelle: Airbus Defence & Space, <http://www.geo-airbusds.com/de/5386-groese-kreuzfahrtschiffe-aus-dem-all-gesehen>, Zugriff vom 21.04.15

Abbildung 11: Ausfahrt eines Kreuzfahrtschiffes aus dem Hafen von Venedig – Vergleich der Größenverhältnisse



Quelle: Cruise Tricks, http://www.cruisetricks.de/wp-content/uploads/2011/05/venedig-msc-musica_source-msc.jpg, Zugriff vom 21.04.15

Abbildung 12: Zukünftiger Terminal-Neubau "Venis Cruise 2.0"



Quelle: Spiegel Online, <http://www.spiegel.de/fotostrecke/venedig-ohne-kreuzfahrtschiffe-neuer-terminal-geplant-fotostrecke-119989.html>, Zugriff vom 01.05.15

Abbildung 13: Zukünftiger Terminal-Neubau "Venis Cruise 2.0" - Anlegestellen



Quelle: Spiegel Online, <http://www.spiegel.de/fotostrecke/venedig-ohne-kreuzfahrtschiffe-neuer-terminal-geplant-fotostrecke-119989-4.html>, Zugriff vom 01.05.15

Abbildung 14: Zukünftiger Terminal-Neubau "Venis Cruise 2.0" - Ablegestelle Transportboote



Quelle: Spiegel Online, <http://www.spiegel.de/fotostrecke/venedig-ohne-kreuzfahrtschiffe-neuer-terminal-geplant-fotostrecke-119989-7.html>, Zugriff vom 01.05.15

Abbildung 15: Neue, geplante Anfahrroute für Kreuzfahrtschiffe



Quelle: Cruise Tricks, <http://www.cruisetricks.de/venedig-muss-anfahrroute-fuer-kreuzfahrtschiffe-verlegen/>, Zugriff vom 01.05.15

Eigenständigkeitserklärung

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig und nur unter Verwendung der angegebenen Literatur und Hilfsmittel angefertigt habe. Stellen, die wörtlich oder sinngemäß aus Quellen entnommen wurden, sind als solche kenntlich gemacht. Diese Arbeit wurde in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegt.

Ort, Datum

Vorname Nachname